Летные дневники. Часть 9

Василий Васильевич Ершов

SHOUT
SHARE
IT

- Летные дневники. Часть 9

Летные дневники. Часть 9

*****

2000. КОМАНДИРОВКИ. ВИСОКОСНЫЙ ГОД.

24.03.2000. Подошли сроки годовой медкомиссии. Сдал у Оксаны биохимию – никуда мой билирубин не делся: 35 вместо 20. И еще немножко выскочила трансаминаза.

Пока сижу дома, ежедневно капаюсь у Оксаны витаминами, да на ночь пью фенобарбитал.

Через два дня должны лететь с Батуровым в Шереметьево. Но рейс этот, владивостокский, могут отменить, и я молю бога об этом – тогда с понедельника можно будет рискнуть сдать кровь у своих.

У нас в лаборатории поставили компьютер, а он подарков не принимает. Так-то у меня кровь в норме, трансаминазу капельницами снизим, а вот билирубин… ну, надеемся.

Если же все-таки загонят в Шереметьево, то по возможности буду пить фенобарбитал и там, ну, после рейсов. Спиртного – боже упаси.

В безделье пишу свою книгу. Как за 16 лет я нарафоманил 30 тетрадей, то, глядя на эту тощую тетрадку, в которую пытаюсь выжать что-либо толковое… грусть берет. Конечно, надо чтобы было словам тесно, а мыслям просторно, да где ж тех мыслей набраться.

Правда, листая иную толстую книгу, видишь одни диалоги… перевод бумаги. Если бы пушкинскую «Капитанскую дочку» расписать диалогами по нынешним грамматическим канонам, получился бы увесистый том.

Написал введение, большая часть которого уделена роли капитана. Глава о профессионализме; дальше главы по этапам полета: «Руление», «Взлет», «Набор высоты» и – «На эшелоне», которую еще не закончил. Материала много, воду можно лить и лить, но я пытаюсь выразить главное.

Главное в моей книге – быт полета, дух полета, как если бы читатель сидел у меня за спиной, – и рассуждения об ошибках, иллюстрируемые случаями из практики. Мемуарного – минимум,

только примеры из моего опыта.

Книга пишется в стиле беседы, монолога старого ворчуна, без академизма, а главное – нормальным русским разговорным языком. Типа: «нам была поставлена задача: выполнить рейс в кратчайший срок… партком взял под неусыпный контроль…»

Тьфу. Как жили!

Сомневаюсь: приводить или нет примеры вроде той проклятой Алма-Аты с Карагандой. Ну, пару примеров-то надо. Но главное, как главное донести: тяжкий, ежедневный, однообразный, выматывающий, беспросветный труд, никому не видимый со стороны и облепленный сусальным золотом финтифлюшек. Это многочасовое бдение у штурвала, эти гудящие ноги, это рвущееся изнутри чувство протеста, потом – отчаяния, потом – безысходности, а в конце каторжного лета это беспросветное: ни-че-го НЕ ХО-ЧУ!!!

До каких степеней можно довести человека. Надо писать отдельную главу: «Эксплуатация».

Вот так и жили.

Сейчас-то благодать. Ну там, дома не живем – моряки вон тоже дома не живут, и дальнобойщики, и железнодорожники. Я понимаю романтику молодых стюардесс, но ведь они должны знать, на что идут. И, кстати, о них надо тоже писать отдельную главу. И еще хорошо обдумать, как написать.

А я пишу-то спонтанно. Все уже обдумано и выстрадано. Разгонишься – времени не замечаешь. И надо ловить момент. С моей увлекающейся натурой – потом ведь не нагнешь. Надо кончать враз, а потом уж дорабатывать.

Мне не к спеху, это – в стол; я даже не представляю, как издаются книги, но по слухам, это маета и затраты.

Итак, этапы полета – это вроде первой части. Для мальчишек. Основная же идейная нагрузка будет возложена на вторую часть: производственные отношения. Постараюсь вывернуть все нутро работы.

Книга немного запоздала. Уже видна другая жизнь. Кстати, можно построить все на сравнении. Но это требует тонкости: не скатиться бы до менторского тона, типа, мы вон как бились, мы выстрадали, а вы…

Еще не забыть главу о картошке. То, чего не поймет зарубежный пилот, но очень хорошо поймет наш совок, наш нарёд… население.

А третья часть – принятие решений. То, что отличает летчика от рабочего. То, что делает его отдельной личностью, индивидуумом, но не молекулой тормозной жидкости. Об уважении других через уважение себя. Об очищении Небом, о благородстве Мастерства, о сообществе Мастеров, о Народе Мастеров, отличников, Личностей.

Это очень сложно. Ну да глаза боятся – руки делают. Попробую. Без театральных изысков и экивоков.

Только бы не скатиться в занудное морализаторство, с одной стороны, и в экзальтацию – с другой. Только спокойная уверенность. Я это выносил в себе.

Не идет «Горизонтальный полет». Не о чем там рассусоливать. Но ведь именно в нем, в этом спокойном полете на эшелоне, я провел большую часть летной жизни.

Ну, господь миловал: в общем-то, случаев таких особых не было. Пишу об экипаже.

26.03. Вечером летим с Батуровым в Шереметьево. Экипаж ему собрали из стариков: Охотников и Шлег. Ну, для начала 25 часов налетаем, а там, пока я не пройду медкомиссию, полетает с Пиляевым, а то и посидит.

Только-только подогнали билирубин к норме. Ну, пару раз еще там между рейсами пропью фенобарбитал. А уж эти АСТ и АЛТ прыгают около нормы, периодически ее превышая. Мы у Оксаны в больнице постоянно берем кровь на анализ. Так-то все остальное в норме.

Господи, сколько мороки с этой годовой комиссией – а это ж только начало. Надоело все.

27.03. Блин, с этого фенобарбиталу дурак дураком. Среди дня тянет подремать; поспишь, а вечером снова засыпаешь как ребенок, без проблем. Но это ж не в рейсе.

До Шереметьева долетели спокойно. Я приглядываюсь к стажеру: Юра летать умеет. Но… он никогда не летал командиром. Поэтому главная задача: развитие командирских качеств. Ну и полировка нюансов.

Здесь сидят Шубников и Левченко. Собираемся в столовой, разговоры разговариваем.

Слухи о катастрофе Як-40. Кто говорит, обливали их горячей водой; кто говорит –сильно разбавленной «Арктикой» – мол, не нашлось тех долларов у Вологды на обработку. Стояли потом час. Снег шел сильный. Что неясного.

Ну, и еще слух. Что, мол, за штурвалом сидел Артем Боровик. Он человек бывалый, все норовил попробовать сам; не исключено, что уговорил капитана. В пользу этой версии вроде бы говорят неадекватные движения штурвала по тангажу.

Но это все слухи. Нам этого не расскажут.

Но, кстати, перекликается со слухами о катастрофе Л-410 в Кодинске. Там перелетали из Богучан в Кодинск, капитан посадил второго на левое кресло, а сам сел справа. И упали. Так их тела вроде и нашли… ну, быстренько перевалили останки на свои места…

А материалы патологоанатомической экспертизы отправили в Москву, там, говорят, заложили данные в компьютер, а он и выдал: по характеру повреждений получается, что пилоты поменялись местами.

Катастрофу эту, что называется, замяли, и до сих пор тишина…

Сколько тайн сокрыто под обломками авиакатастроф – а мы норовим все загнать в логическую схему.

Фактор чужого кресла – очень важный и редко берущийся во внимание кабинетными летчиками аргумент. Я вчера сел на правое кресло после почти годичного перерыва – чувствуется. И дело не в том, что мне неудобно в чужом кресле. Пересаживают человека для того, чтобы научить его работать в твоем кресле, а ты работаешь с его кресла. Вот оно вместе и сливается, два новых, непривычных стереотипа: ощущение чужого кресла накладывается на полное, на 180, изменение привычной технологии работы. И еще ж надо выполнять программу обучения. И еще ж надо и немножко туда лететь, везти пассажиров. А в результате непрофессионализма инструктора ошибки плюсуются, самолет летит не туда, не так… и падает.

Еще о синдроме Падукова. Недавно у нас в Красноярске упала на взлете абаканская «Элка». Мало того, что там воду в топливе нашли, так у них на разбеге и двигатель вел себя неадекватно. Но взлет не прекратили, давай на ходу сучить газами, потом еще раз взлетный, он опять забарахлил, что-то там разрегулировалось, – нет, таки взлетели, и он обрезал, да еще в самых неблагоприятных условиях бокового ветра.

Так же вот и Падуков взлетал в Иркутске с неотключившимся

стартером.

То есть: знали, видели, понимали, что что-то не так, – но очень надо было лететь. Интерес какой-то был.

Не должно быть у капитана, поднимающего в воздух летательный аппарат, иного интереса, кроме одного: безопасности. Малейшее сомнение – не лети. Жив останешься.

Я всю свою жизнь пролетал правильно, истово, не допуская не только нарушений, но и болезненно реагируя на нежелательные отклонения.

Но не все такие. Далеко не все. Что людям надо, в беспечности своей, в разгильдяйстве, а то и в откровенном пренебрежении, в равнодушии к главному делу своей жизни…

Еще и еще раз осмелюсь утверждать. Летная работа жестока. Она требует полной самоотдачи. Это значит, что вокруг Ствола могут, конечно, существовать суррогатные проявления вроде бы обычной, человеческой жизни… но это все иллюзии. Платишь лучшим, плотским, кроме разве что обжорства. Да и то: обжоры тоже долго не летают.

Пьяницы вынуждены удерживаться.

Секса не будет. Так, суррогат, на бегу. И рано кончится.

Дружба ограничится застольем.

Дети отойдут. Уклада вообще не будет.

Любовь… оставим ее юношам, обдумывающим житье.

Замкнешься в себе.

Неизбежно в старости охлаждение – до раздражения супружеством. Часты среди летчиков повторные браки с неизбежной дырой алиментов.

Сожмутся навсегда губы.

И пенсия – не выход. Все так и останется, до могилы. Это как срок отмотать.

Невозможны совмещение и гармония плотской жизни и летной Службы. Служба и есть: вроде монашества. Это совершенно отличная от представлений обывателя жизнь, где нет места неконкретным рассуждениям вокруг да около, о нечтом эдаком; нет слова «хочу», а есть «нельзя», «надо», «должен».

Но все это с лихвой покрывается ощущением своей значимости. Я – Капитан, и нечего этого стесняться. Да, я угрюмый, со сжатыми губами, нелюдимый бука… я неинтересен обывателю. И пусть. Но дело свое, серьезное дело, я сделаю. И как я погляжу с высоты своего возраста и опыта, большая часть населения, электората нашего, в общем, троечники. Говорить-то

не о чем. И именно поэтому страна пришла. Страна оказалась.

Ну не мастера мы. Так, подмастерья.

29.03. Закончил вчера главу «На эшелоне». Вроде писать было не о чем, а оказалось, самая длинная глава. Теперь вот думаю над «Снижением».

Тон меняется по ходу работы. Вначале он был сухим, как в научной работе. Потом я раскатился, так уже и диалоги, и философия, и маленькие картинки. И вот думаю: оставить все как есть или переделать две первые главы.

Не в лени дело – для меня писать нетрудно. Но кажется мне, надо писать по зову сердца – оно лучше знает, и уж точно – без фальши.

Тогда нужен был такой тон, а сейчас – другой. И впереди еще две части, там хватит сухого тона.

Раздумья… Мысли, образы переполняют голову – а я боялся. Столько нужно высказать.

А кое-что надо таки убрать: пустословие, болтовню. Тон книги должен быть высоким.

Бродя по коридорам Олимпийца, услышал через открытую дверь амфитеатра знакомую авиационную терминологию. Академик читал лекцию обществу расследователей авиационных происшествий; я как раз застал момент о вредных факторах, о летном долголетии, о качестве жизни. Заслушался, стоя под дверью; прям слеза катилась.

Для меня-то все это – родное и близкое. Ничего нового я не услышал, но спасибо академику Пономаренко за короткую, но глубокую оду летной профессии: он в конце воспарил в такие идеологически-эстетически-философские выси, что я, рядовой вожак ездовой упряжки, только ухмыльнулся, в лохматости своей. Спасибо, что есть хоть понимание. А уж до выработки каких-либо концепций мне и не дожить.

Мы уж качество своей жизни попытаемся сделать своими руками. Картошка-то родится… И пока летаю, уж постараюсь слушателям этой лекции работки не подкидывать.

О смене нашей, о курсантах, академик сказал так. Конкурс в училища – два человека на место. От поступления до прихода молодого пилота в производственное подразделение проходит, в среднем, семь лет. Без часа налета: нет топлива. Изредка какая-нибудь авиакомпания дает 80 тонн топлива под конкретного курсанта.

Так что по уровню знаний, да еще через семь лет, – это ж

двоечники. Их надо учить заново.

Господи, надо убегать на пенсию и – подальше, подальше от этих самолетов, с такой вот сменой.

Вот эту смену сейчас у нас возят за миску баланды Шевченко с Остановым.

А я – о красноярской школе…

Старушки-бортпроводницы, которые все знают лучше командира, долбят меня: почему не летим ближайшим рейсом в ночь, почему его отдали другому экипажу, сколько можно сидеть…

Послать бы их всех к черту. Устал я от этих решений. Ну, отдал рейс Чанчикову, он просил. Да и не хочу я лететь в шесть вечера, чтобы вернуться в пять утра, а в следующую ночь снова лететь. Лучше днем слетаю. У меня висит годовая, я пью снотворное, чтобы привести кровь в норму, попутно ввожу в строй молодого командира; мне надо продержаться. А две ночи подряд напрочь вышибут организм из нормы, которую мы с дочерью с таким трудом на грани поддерживаем.

Этого никому не объяснишь, еще и в морду бросят: а ты чего хотел? Терпи. А кому легко?

Так вот – вы и потерпите. Скучно вам. Надо покориться судьбе и, как говаривал Сенека, с достоинством перенести то, чего не в силах предотвратить.

30.03. Ну, вроде успокоились. Чанчиков улетел; правда, за завтраком проводницы опять: вы не звонили – Чанчиков вернулся?

Да он еще летит. С рачьими глазами. Я позвоню вечером. И зачем это любопытство. Многознание умножает скорбь. Будет день – будет пища.

– А кто нас разбудит?

Да я, я разбужу. Ваше дело телячье, спите себе. Я оценю обстановку и приму решение – тогда и вас подниму.

В эту ночь хоть выспался.

31.03. В Норильск слетали по расписанию; погода звенела. Но на снижении ветер задул сильнее и видимость ухудшилась до 860: снежная мгла. Ну, диспетчеры сделали пару контрольных замеров, да спросили, между прочим, кто командир, не Чанчиков ли… Нет, Ершов. Так… тогда еще разик замерим…

Дали тысячу метров. Может, для Ершова персонально. Ну, спасибо. Зашли и без труда сели. Записали Батурову заход по минимуму.

И обратно: прекрасная посадка в Шереметьево – что расчет, что приземление. Будет толк.

Тяну до обеда, а там выпью снотворного – и до утра. Усталость.

Нет. Поспал после обеда пару часов и заставил себя встать. Теперь дотяну до вечера. Может, схожу в бассейн для большей нагрузки.

Нет. Поужинал, засасывает. Проглотил таблетку… проваливаюсь.

1.04. Незаметно пролетели эти дни в уютном Олимпийце. Уже сегодня домой. Начнутся медицинские страдания.

Но недаром здесь сидел. Закончил главу «Снижение». И кончается тетрадь.

Столько можно сказать. А я как та собака: все чувствую, все понимаю, распирает… а выразить внятно не могу… все гав да гав.

Нет, оно, конечно, чегой-то выражается. Но как-то мало. И боюсь скатиться в болтовню.

Вольно было тому Бальзаку купаться в словесах… но я далеко, ой далеко не Бальзак. Мне бы понятно выразить мысль, отойти и взглянуть со стороны, как на ту печку: не завалил ли угол, выдержал ли горизонталь…

Сходил в бассейн, нанырялся до усталости. Доволен, что запросто могу перенырнуть 25-метровый бассейн вдоль, и не раз. С удовольствием продышался, нагрузился; легкая усталость, но до вылета еще посплю, отдохну.

Хоть я и стар, но еще не до такой степени, чтобы двадцать раз не прыгнуть в воду с трамплина.

Ребята считают 50 рублей за бассейн дорогой роскошью. А выпить водки, а потом вечер сидеть в баре и пить пиво по 20 рэ бутылка – это нормальный отдых. Каждому свое.

3.04. Долетели домой, а там фронт, заряды, болтанка. Видимость каждые 20 минут менялась от 2300 до 700. К четвертому развороту как раз дали 800 – ниже минимума, но топлива хватало, и я решил сделать не спеша кружок на малой скорости, не убирая шасси и закрылки. Юра крутил руками, но болтанка подбрасывала самолет плюс-минус 50 метров; я порекомендовал включить автопилот.

Так и зашли в автомате: дали 1300; я в зарядах поманипулировал фарами, не дают ли экрана. Старики в один голос советовали садиться в рулежном режиме фар. Но к дальнему стало ясно, что крупный ливневой снег экрана не дает.

Стали просматриваться ОВИ, и я заранее попросил старт уменьшить яркость на две ступени.

К торцу таскало нас туда-сюда, но Юра железно держал вертикальную, успевая реагировать и на курс. До самой земли не утихала болтанка… малый газ… зацепились еле слышно… отошла? Нет, вроде не летим… но вроде и не катимся. Короче, на цыпочках замерла. Юра нервно крикнул: «Интерцепторы!» Я поправил: «Реверс, реверс включаю».

Ну, волк. Пожалуй, мне с ним делать будет нечего. Только руку набить.

Немного он сучил газами, но я и сам бы сучил из-за болтанки. Ну, сел левее метра три, это с боковичком под 45 – норма. Но – красиво, язви его!

Оказывается, он первый раз в жизни заходил в автомате, и понравилось. А то – все руками.

С такой подготовкой – и второй пилот… несправедлива жизнь.

Заскочил ко мне Валера Логутенков. Собирает подписи в задание на тренировку, с кем когда из капитанов летал. Забегали наши невесты на выданье, засуетились… Ну, дай-то бог. Наговорил он комплиментов; мечтает попасть ко мне на ввод. Да оно так и оборачивается: я ввожу Батурова, Пиляев – Черкасова, я – Логутенкова, Пиляев – своего протеже Колю Петруша. Хотя расклад может быть и другой: не сегодня-завтра вступят в строй молодые инструкторы Конопелько и Бурнусов.

Конопельку Валера хвалил: летает хорошо. Ну, лишь бы человек еще был хороший, тогда и инструктор получится.

Я их совсем не знаю – ни Бурнусова, ни Конопелько. А это ж наша смена.

Но вот опыт… Конопелько вообще до «Тушки» командиром не летал. А ведь весь опыт капитана, ну, 90 процентов, приобретается именно в должности командира воздушного судна; налет вторым пилотом – это не налет, а навоз. Не всем же так везет, как моим вторым пилотам, которым я даю все.

Видимо, и в этом опыте – на разных типах – кроются корни моего авторитета. Для тридцатилетних я – монстр, летавший еще на поршнях. Мало того, я, пожалуй, один и остался, кто захватил и Ан-2, и Ил-14, и Ил-18, и «Тушку». Пиляев – с Ан-2 попал сразу на Ил-18, Шешегов – с Ил-14 сразу на Ту-154; так же и Толстиков.

Миша Иванов, кажется, с Ан-2 на Ил-18.

Да, я один такой, монстр замшелый. Для молодых, актюбинцев, выпускавшихся сразу на Як-40 (а это, кстати, и Останов, и начальник управления Осипов), я – старик. И надо принимать это как должное. Со мной, по идее, должны считаться.

А зачем мне это? Работаю себе – и работаю.

4.04. Апрель себе идет, а я сижу. Результат анализа: 25, при норме 20. Снова пью проклятый фенобарбитал. Два-три дня попить еще, говорит Оксана. Сижу, голодаю, сбрасываю вес. Хватит обжираться.

Примеряюсь к новой главе: «Заход». Тут уже немереное поле. Заход и посадка потребуют целой тетради. Надо как-то выстраивать композицию главы.

Или другой вариант: главу – галопом, а материал по теме, относящейся к заходу и посадке, давать фрагментами в других, последующих главах.

Но как можно: заход – и галопом. Это ж ЗАХОД!

5.04. Ну, начал, благословясь, комиссию. Побеседовал с доктором, она меня знает давно, уделила внимание, спасибо. Куча назначений, ну, все то же. Завтра, не загадывая, сдам кровь. Спешить мне некуда: придут результаты – приму решение. А пока буду обивать пороги, глядишь – снег растает и появится дорога на дачу. Да я больше чем уверен, что с этой комиссией дотяну до мая. Не так все просто.

Не пишется. Нет той безмятежности, что, к примеру, в Олимпийце. Там забота одна: есть погода в Норильске – нет погоды в Норильске. Встаешь в полшестого и с утра легко пишешь. Здесь же с утра уже заботы: то анализы, то занять очередь, то жрать приготовить, то за рулем… нет, для умственной работы нужна внутренняя свобода.

Бедный Пушкин. Как он тяготился бытом, как рвался в ту деревню… Если бы не быт – сколько бы он еще сотворил. А так – все на коленке. А вырвется – Болдинская осень…

Я далеко не Пушкин, настолько далеко, что… да как у нас говорят – там и конь не валялся. А все равно: на коленке не могу. Встало дело. На самой интересной, самой моей любимой теме. Не могу скороговоркой.

Перечитываю старое – как я писал! Вот тогда и надо было

начинать. А сейчас я окостенел.

Если бы мои дневники не были засорены процентов на 80 личным, мелким, ничтожным, пустым, – можно было бы их просто, без правки, опубликовать. А там еще эта… политика…

7.04. Сдал анализы, сегодня узнаю, а там видно будет. Пока особо не тревожусь: я знаю, что кровь у меня в норме, а это главное.

Начал подробно работать над дневниками, выписывая в тетрадку краткую мысль каждого абзаца. Получается по страничке, но как ясно видно, где зерна, а где плевелы. С этим материалом гораздо легче работать.

Предстоит длительный труд по компоновке произведения: буквально по кирпичику, по слову.

…Так. Ну, на Благовещение – благая весть и мне: прошли мои анализы. Билирубин вообще 12, а ведь у меня всегда 36. Допустили меня к велосипеду, РЭГ и прочим процедурам. С понедельника, благословясь, начну. Сегодня с лету прошел психолога: способности выше нормы, вернее, выше среднего уровня, но в моем возрасте – явно выше нормы. И это радует, товарищи! Особенно супругу.

Конечно, можно потянуть время и закончить комиссию к 22-му, чтобы 15 дней оплатили по среднему. Но душа не лежит к этой статике: шлагбаум открыт – и вперед на всех парах! Тем более, Батуров сидит, Филаретыч сидит, а ему обещали давать летать со мной.

Да и чего гнить-то. Правда, опыт подсказывает, что еще наставят рогаток: дай бог и на всех парах дотянуть числу к 25-му. Не так это все просто.

13.04. Списанный на полгода по язве Виталик Полудин загорел, из деревни не вылезает, говорит нам: вот когда я почувствовал себя человеком… но… ребята, когда идете на Павловщину, левее не берите, а то свистите прямо над головой… шея болит голову задирать… сердце болит…

Это наркотик.

14.04. Пошел по кабинетам. Да что-то уж очень шустро: невропатолог, уролог, хирург, стояние и РЭГ – на одном дыхании.

Да записался на понедельник на УЗИ общее и УЗИ сердца, да на четверг на велосипед. Хотя и простой ЭКГ еще не делал. А нынче ночью меня разбудили экстрасистолы. Но это переход от зимней спячки к весенней подвижности. Надо попить калий.

Рая обещала написать мне ФГС. Не хочется лишний раз лазить в желудок; я и так знаю, что гастрит и эзофагит. Но пока не беспокоит, а маалокс для профилактики пропью.

Отношение медиков самое благоприятное: на РЭГ меня чуть не силой затащили, а стояние и вообще написали. Подолгу беседуем в кабинетах за жизнь: докторши же все жены летчиков… Нет, пропасть мне просто так не дадут, будут тащить.

Надо идти за справкой к аллергологу.

Надо ехать в тубдиспансер на консультацию к фтизиатру, это теперь всем бронхитчикам.

Надо искать, где пройти спирограмму, у нас нет.

Сдать кал, сделать ЭКГ, открутить велосипед.

Да, еще ж стоматолог, ну, это две минуты.

Ну и если еще не зацепят на УЗИ.

И если еще не загонят трубу в задницу. А впрочем, пусть загоняют хоть куда. Главное – анализы в норме!

А пока впереди два выходных, а за бортом +18, так что на стройке есть где разгуляться.

17.04. ЭКГ и УЗИ проскочил. К фтизиатру надо ехать со спирограммой и свежей флюорографией; значит, договариваться у Игоря. Рая все никак не поймает Колю насчет ФГС, ну, обещает. Сегодня еще эхо сердца.

На даче навкалывался, и почему-то распух локоть, болит. Не хватало еще, чтобы хирург зацепила. Игорь мажет мне мазью Вишневского на ночь, бинтует; рука не сгибается, мешает спать. День вынужденного физического отдыха.

В эскадрилье аккуратно интересуются моей комиссией, моим отпуском: им край надо ввести Батурова к июню. Что ж, надо так надо; давайте налет.

Отцы-командиры подумали, посовещались и отдали Черкасова Пиляеву, Логутенкова – Бурнусову, а вот молодому Конопельке посадили старого ворчуна Колю Петруша. Ну, это проблемы не мои. Я только сочувствую молодым инструкторам: как им непривычно в этой роли, на правом кресле, как поначалу путаются стереотипы… Одна надежда, что стажеры у них – волки. Тут уж повезло. Вызрели…

…УЗИ сердца без замечаний.

Девочка-стоматолог на мои слова, что не более 40 секунд у нее отниму, усадила в кресло, придирчиво осмотрела зубы и заявила радостно: а вот, мол, дырочка! Ма-аленькая, но есть! Надо лечить.

Срезала. Но мы это уже проходили года два назад. Такая же девочка, так же говорила, что, мол, пятнышко, ма-аленькое… И где оно? Тот зуб здоров до сих пор.

Дома я долго с зеркальцем разглядывал свои здоровые зубы. Перелистал толстенную мою медицинскую книжищу, отыскал свежую запись: написала норму. Выматерился, и все. Пришел бы я к ней с номерком, выстояв очередь, а она бы заявила: извините, ошиблась…

Мало мне забот.

Теперь надо этапные эпикризы, и остались еще ЛОР и кардиолог. К ЛОРу надо идти со справкой от аллерголога; к кардиологу завтра на прием, с талончиком; талончики с 8 утра, прием с 11, народу много. Ну, между 8 и 11 попытаюсь сбегать в краевую больницу к аллерголог, предварительно сдав у своих кало и сделав флюорографию. А на флюорографии медицинскую книжку забирают до завтра, больше ни к кому не проскочишь.

Но это все мелкая суета, разрешимая. Главное – анализы прошли!

А вот спирограмма может и не пойти: что-то у меня нет-нет, да и обструкция, давит… пока откашляешься…

И все же дело к концу: серьезного-то осталось – один велоэргометр, и, в общем, нет причины для тревоги; откручу.

А уж потом – годовой эпикриз отрядного врача. А потом – по кабинетам ВЛЭК; это день.

Главное этой весной – не простыть и не дать забраться внутрь, в бронхи, инфекции, как в прошлом году. Тогда, может, аллергия обойдется легко. Ну, на этот период пыльцы у меня есть фронт работ в подвале. Хотя… в мае-июне я того подвала и не увижу. Попрошусь в командировку в Норильск от пыльцы.

18.04. Рая принесла ФГС… филькина грамота, но показал ее своим эскулапам на ВЛЭК: патологии нет? Пройдет!

С утра сдал наконец дерьмо на анализ и поехал к Игорю. Там по блату мне сделали спирограмму на шикарном импортном аппарате; ну, дышал изо всех сил, для себя; замерили все параметры: выдал норму, справка на английском – уж куда авторитетнее.

Теперь к кардиологу. Уже сидя в очереди, опомнился: без велоэргометра она мне эпикриз не напишет. Побежал на велосипед: есть окно, в 13.00. Поехал домой, нажарил котлет, отдохну полчаса – и в бой. Если проскочу, то попытаюсь тут же к кардиологу. Ну и в краевую надо, к аллергологу. Потом с утра забрать флюорографию, а с 11 к ЛОРу на эпикриз. А уж послезавтра – в тубик к фтизиатру.

Никак не успеваю до субботы.

…Открутил как молодой. Тут же бросился к кардиологу: ушла на эхо… Я в краевую: с лету – морду лопатой, ворвался, в погонах, без очереди, к аллергологу и за минуту получил справку. Помчался к ЛОРу; написала эпикриз.

Завтра с утра: кардиолог, флюорография, попытаюсь смотаться в тубдиспансер и по старой флюшке получить вожделенную справку от фтизиатра. Если получится – тут же к отрядному врачу на годовой эпикриз, а послезавтра на ВЛЭК. А там лишь бы эксперты не зацепили.

Навертелся… пью заслуженное пиво.

Собственно, всё. Эти справки – мелочи. Прошел годовую честно (кроме ФГС; но я той кишки в свое время наглотался впрок, до самой могилы – и зачем?); обошлось малой кровью. Правда, велосипед дался тяжело, крутил – и уже давило нетерпение: да когда же оно кончится? Но все адекватно возрасту. Просто не втянулся еще в нагрузки. Немного вспотел.

Нет, ну опомнятся же… трубу-то в зад… Володе вон каждый год суют. Ну, это еще день.

Однако день таки получился продуктивным. А еще ехать забрать Надю с работы. Вот когда машина явно нужна и выручает. Туда-сюда, туда-сюда.

19.04. Приняли мою флюшку в тубике, дали справку. Все эпикризы собрал, годовой тоже. Завтра не спеша по экспертам. А сегодня – в баню.

Позвонил Филаретыч. Похоронил отца, как раз в воскресенье, нас на выходных дома не было. Дед Филарет умер от рака легкого, тихо, во сне, не мучился, как мой отец. На похороны пришло с десяток стариков, кто летал в свое время с Филаретом Степановичем на поршневых… и все. Старики никому нынче не нужны. Да и когда они кому нужны. Их и осталось то – единицы, долгожителей. Мы мрем рано.

Витя сник, устал, хочет на пенсию. Чувствую, летом, в грозах,

хвачу я с ним тревоги. Но… это мой штурман, мой летный брат, другого мне не надо. Пускай поворчит.

А экипаж наш так и записан: Ершов, Батуров, Гришанин, Шлег. Все старые ворчуны – и молодой стажер. Все правильно.

20.04. Ну, кажись, все. Квиток получил; завтра в управление на зачеты: продлю пилотское. С Галиной Степановной на прощание расцеловались.

Одна проблема встает: у меня стало расти давление. А значит, надо ограничить соль и все остальное, что с солью едят. Дело плавно идет к гипертонии. Надо шевелиться.

В общем-то, и не было причины для волнений. Я уложился в срок, даже с запасом, за 11 дней. Все дело в анализах. Бывало и по два месяца из-за них волокитили.

Говорят, в Америке пилот проходит годовую за полчаса. Врут наверно.

Информация по катастрофе Як-40 в Шереметьево. Стоял он двое суток, гамырой не обрабатывался, полетел так. Закрылки, судя по анализу винтовых пар, были выпущены всего на 10 градусов. На девятой секунде после отрыва возник крен, отклонением элеронов парировать его не удалось, ногой не пытались. Сваливание. Температура была минус 4. После падения возник пожар. Видать, весь лед от огня и растаял.

Тут же приведены случаи падения Як-40 в подобных условиях, и первый из них – наш Нелипа в 72-м году: вывод на закритические углы после отрыва в снегопаде, сваливание.

Все понятно. Только у Нелипы самолет был новенький – и все равно посыпался, а здесь – старенький, шероховатый, да во льду, ему сам бог велел. Запаса-то по сваливанию не было.

21.04. Готов к полетам. Пока недельку свободен, а числа 27-го залетаем пассажирами в Норильск под питерский рейс.

После медкомиссии – как после болезни: упадок сил, все тело как избитое, спина болит… Это реакция. Но весна в разгаре, еще немножко – и втянусь… в полеты.

Люди обычно после комиссии втягиваются, пия водку всласть.

Читал-читал свои записи о тяжком 94-м годе, там через раз: «хлопнул рюмку, снял стресс…» И захотелось вдруг выпить. Взял и налил, благо месяц стоит початая бутылка. И выпил рюмку

коньячку, под копченую колбаску.

Всяких тревог хватало за эту длинную перестройку, и все они большею частью не оправдались. Будем же надеяться на лучшее и не тревожиться о будущем. И особенно боже упаси: не поддаваться усталости, апатии, депрессии.

Жизнь, пока нам бог ее дает, – хороша. Физическая усталость – только показатель того, что живешь, двигаешься, действуешь.

Разве я мог мечтать, что долетаю аж до двухтысячного года? Да это подарок судьбы.

Разве я мог предположить в 50 лет, что еще смогу построить себе дом? А смог же. Конечно, на 50 процентов стройка обязана Наде. Тянули ярмо дружно и в ногу. Но все равно: мечта всей жизни сбылась.

Больше я уже ни о чем мечтать не могу и не хочу. Хватит забот до конца жизни.

Надя же еще мечтает разменять с детьми квартиры. Это ее заветная, остатняя мечта.

24.04. Понедельник, день отдыха. Не отдохнув от возни с машиной, поехал вчера на дом: проверить, есть ли дорога, и завезти прицепом доски.

Был холодный день, пробрасывало снежок, и я занялся тамбуром. Но натаскавшись с утра тяжеленных лиственных досок, устал, затопил буржуйку и одетый прилег на уголок холодной кровати. И два часа как одну минуту проспал. Потом не спеша обшивал тамбур; сделал и, совершенно без сил, поехал домой.

Ночь спал как убитый, а утром еле размялся. Ну, руки, само собой. Но меня весь последний год донимает поясница: все позволяет делать, а болит. И в воду прыгаю, и тяжести таскаю, и гнусь в любую сторону… а болит. Видать, это наш семейный крест; мама лечится лопатой, ну и мне придется. Только не сидеть сиднем.

Старость проявляется. Уже вечером из гаража не иду, а ползу. Утречком-то еще бодро бегу, а вечером… Ну никаких сил.

Понадобилось вчера снять с чердака лист ДВП: снять-то снял, сбросил, а он сбил мне стремянку и накрыл собой стоящую под нею табуретку. И не спрыгнешь: можно запросто ногу сломать, скользнув по ДВП.

Пришлось положить поперек люка два бруска и, с кряхтеньем подвесившись на них, носком ноги дотянуться до батареи, а оттуда уж спрыгнуть на уголок табуретки. Со всем этим я в свои 56 лет справился, но, нагуляв 84 кг весу, задал больным кистям

задачку.

А ведь двумя годами раньше, помнится, случайно сронил вниз обледеневший верхний венец сруба, шестиметровый брус. Так в азарте спрыгнул вниз, взвалил его на плечо… один конец забросил, взлетел наверх, закрепил веревкой, снова вниз, снова вверх – и через пять минут пятипудовый брус лежал на месте!

Того подъема, того духовного и телесного возрождения – уже не будет. Бабье лето мое прошло.

Надо согнать вес. Жру много. Чувство тяжелой жопы ужасно. Неужели же я, умеющий подавлять в себе растительные чувства, – и не справлюсь?

Кисти уже не вернешь. Силы в старости не прибавится; надо брать малым весом и оставшейся еще гибкостью.

Как только покатишься по пути брюха – умрешь.

27.05. Начал писать главу «Заход». Пишу бездумно, что в голову придет, потом буду править. Пишется тяжело. Надо дать понятие о терминологии и не лезть в дебри. Ну, примеры ошибок, катастрофы на схеме. Занудство.

Можно подбить итоги моей работы с Юрой. Летает он ровно, уверенно, задачи решает грамотно. Не давал повода усомниться. Готов.

После ПСП, когда поймет, что он сам уже взрослый дядя и старший на борту, все встанет на свои места. Сейчас же я его немножко подавляю авторитетом.

Отдаю себе отчет в том, что мой авторитет – весомый фактор и что надо использовать его в самых сложных, жизненно важных ситуациях. В обычных же – стараюсь быть в тени.

Последние полеты я практически статист. Но разборы провожу и все вдалбливаю идеи красноярской школы.

Тайно надеюсь: а может, Батуров продолжит Школу? Правда, ему явно не хватает капитанского опыта, но по прошествии пары лет, когда вызреет и возмужает мастерство, плюс хорошие человеческие качества… а вдруг? Вдруг – да загорится внутри огонь, заболит душа за наше Дело…

Тем временем я сам врос в стереотип правого кресла. Незаметно ушли скованность и неловкость – как век там сидел; и эта же пересадка далеко не первый раз… Но все же как ощутимо сказывается смена кресла – надо всегда об этом помнить и учитывать, что для молодого это потрясение.

Все время ловлю себя на том, что хочу, хочу, хочу вмешаться

в процесс пилотирования и все время сдерживаюсь. Иной раз на рулении ноги непроизвольно нажимают на тормозные гашетки – и тут же спохватываюсь: не перехватить бы тормоза у стажера. Спасает то, что это «эмка», а на ней очень тугие и с большим свободным ходом тормоза – челночный клапан так просто не перебросишь.

И в полете сам себя бью по рукам: чуть-чуть, а таки иной раз навешиваю тяжелые руки на штурвал – зачем? Не напортить бы человеку.

Все это вместе взятое есть нервное напряжение человека, ощущающего, что его дело делает другой, чужой, не так… не так же!

Но в этом и заключается работа инструктора, хоть где: преодолевая себя, дать сформироваться почерку стажера, не растоптать ростки. И при этом еще правильно и безопасно делать дело.

Это требует опять же работы над собой: держись за семенники и терпи. Анализируй. И всегда будь на взводе, как курок.

Стажер у меня грамотный, это не ординар. К нему применимы критерии иного, высшего порядка; идут нюансы нюансов, полировка. Мы оба понимаем задачу и оба в меру сил и способностей стараемся ее решить.

Ему нет нужды показывать: делай вот так и так. Тут все понято давно, работается целенаправленно, решаются тонкие задачи. Последние полеты я вообще только наблюдаю. Но планка поставлена высоко… и все хочется, хочется вмешаться.

На пять он давно летает. А может летать лучше. И надо настроить его работать и работать над собой и не останавливаться в требовательности к себе. Именно этим определяется класс и капитана, и пилота, и человека.

Душа болит: все ли я ему дал? Предупредил ли обо всем? А вдруг случится то? А вдруг – это? Учтет ли? Упредит ли?

Да брось ты копаться. Дело сделано. Готовься принять в экипаж очередного молодого второго пилота-желторотика и кормить его тысячу раз пережеванной кашкой очевидных истин. Совсем другой стереотип. Другой интерес: что за человек? Что за пилот? И за месяц дать навыки. Чтоб потом, через годы, он вспоминал Школу.

28.05. Прилетел домой. Пусто, тихо, кот пал в ноги… Надя на даче; в холодильнике кусок колбасы. В туалете капает из

бачка, надо наладить. Да постираться. Размораживаю холодильник – намерзла шуба. Нет картошки, а ключи от гаража в машине у Нади. Мелкие заботы.

Скорее бы в длинный рейс.

Что я делал нынче в длинном рейсе? Лежал. Один. Сам себе. Музыку слушал, изредка телевизор. Читал. Писал. Ходил в столовую. В бассейн. Из общения: ну, в бассейне плавал с бригадиршей проводников, а так экипаж видел только в столовой. Вот и все общение. Да, еще в самолете официальное: «Товарищ командир».

Это теперь моя жизнь.

Мальчик-проводник задавал вопросы. Он учился было на пилота в Актюбинске, вместе с Димкой Гришаниным, чуть полетал на Яке, но – без блата… сократили; спасибо, взяли хоть проводником. И вот мы беседуем: о летной работе, о самолете, об инструкторских проблемах. Парню хочется летать. Ему интересно, он любознателен и наивен. Он не знает еще, что летная жизнь – это не жизнь. Он думает, что можно и летать, и жить как люди. Я так не думаю.

29.05. Когда аллергия есть, то она таки есть. А тут – нету. Может, помог этот зиртек, хотя я его за две недели выпил 4 штуки, и то для порядку. Короче, живу нормальной человеческой жизнью, то есть не задыхаюсь.

Завтра разбор эскадрильи, а я ж хотел посадить картошку.

Ну, послезавтра с утра, даст бог, посажу картошку, а в ночь лететь простым рейсом в Норильск с молодым вторым пилотом. Значит, эпопея с Батуровым завершена.

И Филаретыч со мной. И Шлег почему-то; будут привычно воевать друг с другом из-за курения в полете. Ну и повиснем над молодым пилотом. Смена…

1.06. После картошки я таки повертелся на профилакторской койке, но кое-как, на пару часов, все-таки уснул, так что стук в дверь «мальчики, на вылет» ворвался прямо в сон.

Слетали хорошо, погода разгулялась, хотя по прогнозу в Норильске ожидалась обычная для начала лета низкая облачность. Дул сильный ветер, прямо по алыкельской полосе, низкое солнце стояло над горизонтом ну точно по оси ВПП и било ну прямо в глаза. Как раз условия, чтобы разговеться после трехмесячного перерыва, да еще и с другого, левого сиденья. Ну,

сел, ориентируясь по отсчету высоты Филаретычем и ни хрена вообще не видя на приборной доске. Прилично.

Дал взлететь Сергею; почти не помогал, и он справился. Ну, на руках набрал эшелон. А автопилот не включается: выпала кнопка быстрого отключения автопилота на моем штурвале. Я ее перед взлетом нажал, как положено, и отпустил, а она вывалилась, а контакт остался замкнутым. Ну, это как раз тот момент, когда пилоту в работе надо применить интеграл. Из скрепки соорудил именно такой формы крючочек, зацепил им контакт через отверстие и сумел разблокировать автопилот таким вот математически- механическим способом. Ну не крутить же два часа на руках.

Дома дал ему снижение и заход на автопилоте, а после ВПР он отключил САУ и руками пытался сажать. Мешал легкий попутник на глиссаде, да скорость на 10 больше, да съехал с оси, да предвыравнивание, да взмывание, да… короче, я не вмешивался до момента, когда надо последний раз подхватить. Сели с перелетом 1200 м, правее 10 м и на последних углах атаки… но мягко. Разобрались.

Пока никаких выводов. Экскурсионный полет.

16.06. За два дня сложил новую печь. Много уборки – все-таки печное дело грязное. Но теперь печь стоит, и в доме чисто.

Работал в охотку, не спеша, с лежачими перекурами, в тишине, в прохладном доме.

А за бортом +30 в тени, тополиный пух перемешивается с пухом одуванчиков, массовый вылет бабочки-капустницы совпал с вылетом молодых воронят – как раз старые вороны дают провозку молодым. Комары лютуют по вечерам; утром мошка; днем донимает паут. Ну, лето как лето. Картошка взошла, ее забивает осот; ну, через четыре дня вернусь – попробую окучить мотоблоком. А пока впереди Норильск и море. Имею право отдохнуть.

18.06. Как обычно, в нашем профилактории не уснешь; ну хоть полежал на койке, норовящей сбросить балансирующее тело с панцирной сетки. В час ночи пошли на вылет, и начался трудовой день. Через час после взлета уже было светло.

В Норильске дал Сергею посадку на пупок, отключив САУ где-то со 100 метров, чтобы дожать машину чуть ниже глиссады к торцу. Загорелось табло «Предел глиссады»… а, как всегда… придется отписываться. Но мне нужно показать человеку

оптимальный подход к ВПП.

Прошли торец на 10 метрах, я добавил режим до 85, Сергей стал выравнивать, и тут как раз подкатил пупок. Ветер давали встречный, порывы до 10, и я чуть позже убрал режим до малого газа. А дальше взял штурвал и с объяснениями стал перегибать траекторию вдоль пупка; машина тут же мягко коснулась. По-моему, он понял.

И дома жара, и в Норильске жара: как раз в этот день там было лето. Так интересно было наблюдать нерастаявшие снежные поля на склонах холмов, и тут же зеленеющие карликовые ивы и лиственницы, и белые рубашки с короткими рукавами, и солнце на ярко-синем небе; дышать горячим, упругим воздухом и всем нутром ощущать холод ледяных ручьев и речек, мимо которых проносилась наша Газель.

В Кайеркане прохлада гостиницы, еще не успевшей прогреться после отключения тепла, ватные одеяла, тишина, бледный свет из-под черных штор… упал в своей комнатке и провалился в благодатный, желанный, мертвый сон. Проснулся – пора на вылет.

Кайерканцы в растерянности: ходят кто в пальто и шляпах, кто в шортах и футболках; за бортом +25, и теплый ветер, и море солнца. И где только чуть присутствует почва, лезут из нее тонкие травинки; но там один камень кругом, да еще угольная крошка.

Пока нам сажали пассажиров, внезапно, стеной, налетел грозовой фронт. Шли в АДП подписывать задание, купаясь в теплом ветре, по накаленному перрону; обратно бежали, подгоняемые ледяным ветром, и жалели, что не в куртках. Стена туч накрыла небо, отгородила горизонт; вскочили в самолет – ударил заряд ливня, с молниями и громом; шквал трепал крылья. Пассажиров сажали под моросящим хвостом дождя; все были в теплых куртках – северян не обманешь теплом. К моменту запуска все протащило на восток, и настала осень.

И так мы до самой Перми и болтались на задворках этого фронта, а на заходе снова в него вошли и садились в дожде. Сергей сел мягко, строго на знаки, но реверс без команды выключил почему-то на скорости 150; машина прыгнула, а там перегиб полосы под уклон, а полоска-то 2500. Пришлось зажать тормоза полностью; я норовил срулить по 3-й РД – какое там, проскочил 50 м, пришлось разворачиваться вокруг пятки на узкой полосе. Надо проследить, почему он раньше реверс-то выключает; потом побеседуем.

Полет этот без Филаретыча: мне доверено дать провозку по этой трассе и на горный аэродром Адлер молодому штурману Руслану Лукашину. А что его провозить – он сам взрослый дядя. Ну, формальность. Однако снижение в сочинской зоне было сложным из-за большого количества сошедшихся в кучу бортов; нас отвернули на Агой, и пришлось решать задачи по расчету вертикальных скоростей снижения. В суете не успели прочитать карту перед снижением, но на 3300 я улучил момент, и прочитали как положено. Сзади строго следил старый Шлег, напоминал. На своем месте человек.

Садился я, на длинную полосу, с предельным попутником. Как всегда, на 150 м сдвиг, пришлось добавлять до 85, потом энергично сдергивать до 82, 80, 78, 76, – как я ни дожимал, а глиссада все догоняла нас под хвост. Но все-таки удалось уйти чуть под глиссаду и подвесить машину на скорости 250, почти на малом газе. Мгновенная оценка ситуации: скорость стабильна, торец, чуть еще подождать, малый газ – и хлопнулись точно на знаки; она же не летит на таком режиме, хоть и «бешка».

Сзади висел Ил-86, и диспетчер еще на глиссаде предупредил нас, чтобы поскорее освобождали полосу. Срулили, развернулись, порулили по магистральной; Ил-86 ракообразно висел над торцом, нос вниз, боковик стаскивал его, но капитан справился, уменьшил вертикальную, а тут уже знаки; не стал добирать и хлопнулся на четыре точки поодиночке, с легким даже отскоком… как и я, впрочем. Но у меня-то перегрузка 1,2.

Зарулил я лихо, одним махом, под 135 вправо, и тихо остановился, шкурой чувствуя, как за мной внимательно наблюдает выстроившийся у колонки сменный экипаж. Вышел, стрельнул вдоль оси: идеально. Ну, знай наших.

Пошли с Русланом в АДП. Ил-86 подрулил туда же; вышел экипаж, гляжу – капитан в возрасте, смуглый, невысокий, лицо знакомое, улыбается… Куба! Боря Борисов! Однокашник! С радостью обнялись, поговорили минут десять – ему тут же улетать. Ну, жив-здоров, все в порядке. Вспомнили своих – оказывается, у них же, в Шереметьеве, летает командиром Ил-86 Коля Челомбиев. И в Сыктывкаре – Коля Недогибченко, инструктором на Ту-134. Вот – все, кто еще остался из нашего выпуска 1967 года. Нас четверо! Живем, ребята!

Весь день пасмурно, с дождичком. Провалялся на кровати. Соорудил себе стол из подручных средств и стал писать главу о глиссаде, назвав ее «Анализ». Тут уместен пример ивановской катастрофы Ту-134, но никак не решусь: нет под рукой записей за тот год, а там я много раз упоминал о ней, с подробностями.

Типичный пример подавления неопытного экипажа волей самоуверенного капитана, совершенно безграмотно действовавшего.

Нет-таки дописал главу, нормально пошла.
Дождь льет. Вечер. Хорошо в одиночке.

20.06. Смех. Впервые за всю свою жизнь я нынче обходил грозу по локатору сам. Штурман ел курицу, все руки в масле, ну, попросил меня. Ну, я попробовал. У локатора почему-то не подсвечивались масштабные кольца, потребовалось определенное терпение. Ну, обошел.

Не царево дело. Да еще опустился до использования GPS по боковому удалению – щурясь, в очках, да против солнца… Нет уж, ребята, занимайтесь этим делом сами, это ваш хлеб, да и глаза у вас поострее. А я… мне лень. Я доживаю свой летный век и немножко барствую. Как в раю. Мое дело – секунды, которые решают судьбу полета, и где без моего опыта не обойтись.

Сергей снижался на режиме максимальной дальности; считали вместе, вышли на ТВГ по пределам и только успевали выпускать по рубежам шасси и механизацию; газ добавил до 82 на высоте 400.

Вот тут мне работы вполне хватало: сразу объяснял человеку нюансы, ибо парень грамоте знает.

21.06. Пока я прохлаждался в Сочи, пришли сразу три беды. У Юльки гнойный отит, проткнули ухо, лечат уколами. Надя срочно легла на операцию. И тут у Оксаны открылось кровотечение, тоже срочно увезли. Игорь один с больной дочкой, я подстраховываю; на работе отпросился на неделю, спасибо, в эскадрилье вошли в положение.

Съездил сегодня на картошку. Встал в 4 утра и как дурак пораньше поехал, чтоб же не по жаре окучивать. А с утра там мошка: несмотря на мазь, залезла под одежду, сожрала напрочь, весь чешусь.

Сперва тяпкой прополол в рядках. Потом, разными вариантами, немного окучил мотоблоком. Потом снова тяпкой – исправлял огрехи.

Ну, механизм меня помотал: комья суглинка ссохлись и дергали в разные стороны. Не то умылся – выкупался в поту. И сейчас, перед сном, тахикардия. Но с картошкой все пока, и гора с

плеч.

23.06. Пока Наде решают с операцией, она сбежала на денек из больницы; съездили к Оксане. Бледная, еле ходит… Обещают дней десять ее продержать.

Мне не до аллергии: на фоне наших домашних болезней это баловство. Это не диагноз, как не диагнозы и бронхит, гастрит, остеохондроз, церебральный склероз и атеросклероз аорты. Я нормальный, сохранивший к 56 годам здоровье человек. Несмотря на 33 года полетов. Практически здоров, говорят неавиационные доктора.

Но никто не гарантирует, что за эти десятилетия организм внутренне уже не ослабел так, что готов к раку. Надо шевелиться, несмотря на усталость, – и мой дом в деревне служит именно этой цели.

Полетать бы еще лет пять. Это максимум, что может дать мне судьба, великое счастье. Видать не брошу я сам.

А так летать, как сейчас… зашел в контору, попросил выходные – да пожалуйста, да на здоровье… и отпуск в июле…

Что говорить – старик я, а значит, уже автоматически, меня уважают и не будут задалбливать каторжной работой. Только надо потерпеть, пока лето кончится. Больше +25 меня уже бесит; отсиживаюсь в тени.

27.06. Сегодня Наде делают операцию. Я, чтобы не зацикливаться, съездил на дачу, подвязал помидоры, полил все.

Ждем приезда сватьи, а то зашились с хворой Юлькой без женщин. То есть, справляемся – я с утра, а Игорь после работы, – но связаны; а мне скоро в длинный рейс.

Рейс такой: Сочи-Иркутск-Благовещенск-Иркутск-Екатеринбург-Иркутск-Сочи-Красноярск. Почти 40 часов за 5 дней… вернее, ночей… Да провались оно.

Гоню от себя мысли о Наде. Отвлечься. Работать, работать.

29.06. Улетел из дому, оставив там кучу тревог и проблем. Оксана как раз накануне снова закровила, пришлось еще раз зашивать под наркозом; мы-то думали, что через пару дней на выписку, а оборачивается так, что еще месяц лежать.

А Надя, наоборот, на второй день уже попросила мяса с жареной картошкой, побольше газет и кольцо с любимым камнем… Совсем другое настроение. Профессор так прямо

спросил: «Что – выиграла свой миллион?»

Выиграла. И слава богу. А Игоря ночью подняли по телефону: Оксане срочно понадобилось кровеостанавливающее лекарство, ну, смотался на такси, отвез; я в это время уже ехал на работу.

Оксана очень плоха, лежит пластом, ее надо хорошо кормить. Раиса, спасибо, помогает, говорит, мы справимся, не переживай, лети себе, ни о чем не думай…

Жена летчика, Рая знает, как это важно, не переживать в полете.

Ага, не переживай. Может, и кровь понадобится, а у меня ж как раз первая группа.

Сватья хорошо выручила: печет, варит, жарит, с Юлькой гуляет, спят вместе.

Все дружно помогают в самый трудный час. Надя рвется домой, с еще незажившими швами…

А я в Сочи окунулся в грязноватое после шторма море… нет, на фиг надо.

На снижении подвели близковато, понадобилось определенное мастерство, чтобы сбросить высоту и скорость, догнать глиссаду и стабилизировать параметры к высоте 450.

Снова попутный ветер; я с 50 метров жался под глиссаду, сдергивая режим, а перед выравниванием добавил, торец прошли на 10 метров. Над бетоном «эмка» висела на скорости 250, но теплая полоса не шибко-то держала, и я поставил малый газ прямо перед знаками, на которые неуклюже и хлопнулся с перегрузкой 1,3.

Стоянку дали 10-ю, но я ее прозевал и зарулил на 9-ю; на полуразвороте остановился, убедившись, что встречающий техник стоит не на моей дуге разметки. Тот сообразил, метнулся на мою стоянку. Я доложил рулению, что зевнул, он разрешил на 9-ю, я извинился, зарулил раком… все не так… Плюнул, выключился… дрожь в коленках. Да что ты, брат, это же ерунда! Но до АДП не мог успокоиться.

30.06. Кончился июнь. Работа – не бей лежачего, от нее не устал. Устал от нервотрепки дома. Но от судьбы не уйдешь. Хотя вроде и нет повода для особых волнений. Надя лежит у Игоря в отделении, профессор курирует, Рая приглядывает и за Надей, и за Оксаной. Верная подруга, в беде не бросит.

Оксану жалко: она одна в чужой больнице, отравленная частыми наркозами, растерянная, в досаде и почти в отчаянии от беспомощности врачей, которым никак не удается помочь

коллеге.

Но при всем этом – боже упаси поддаться тревогам и чтобы это еще отразилось на полетах. Надо жить, как жил. Зажать в себе переживания и служить Безопасности полетов.

Читаю снова «Магеллана», с удовольствием.

Для того, чтобы человек чего-то добился, нужен характер. И если я кой-чего достиг в своей профессии, то какой же характер должен был быть у Магеллана, совершившего исторический подвиг. Я против него – щенок, сопляк; мои задачи, мои нюансы – блошиного масштаба. Но, правда, у него была мечта, идея, страсть, мания.

А у меня одна усталость, угасающий костер и явная деградация. Стал замечать в себе снисходительность к своим ошибкам. А это – конец.

Между делом пишу главу «Высота принятия решения». Тут мне есть что сказать.

3.07. Слетали из Сочей в Иркутск и вернулись обратно. 704-я барахлила с запуском 2-го двигателя; пришлось задержать рейс на два часа, пока определили причину.

На ней и ранее наблюдалось в жару. Инженерная мысль проанализировала и разобралась: жиклер стоит зимний вместо летнего. Была заткнута пальцем дырка, и с первой попытки запуск пошел. Ну а в Свердловске попрохладнее, чем в Сочи, и там запуск прошел без проблем.

Сергей мягчайше посадил в Свердловске, а я себе взял полет до Иркутска, причем, в полете бессовестно спал. Это я так провозил молодого штурмана по трассе. Как знал, что предстоит сложный заход.

Давали нижний край 90 метров. Заходил в автомате, по глиссаде 3.20, ну, все режимы подобрал. Облачность глухая. С тех 90 метров ничего я не увидел, распустил взгляд; потом краем глаза усек разрывчики; решение: садимся, ребята, – все стоит железно, крест в центре, вертикальная пять, куда она денется.

Метров с 60 заметил огни: чуть-чуть левее оси идем… и тут ударом в лицо открылась полоса. Ну, дело техники. Перед касанием энергично подхватил, коснулись, и я тут же чуть штурвалом от себя зафиксировал, чтоб не откозлила. И тут же снова чуть на себя – чтоб не ударилась ногой. Все строго в параметрах. Да, перед торцом еще предупредил: предвыравнивание!

Перелет составил метров 300-400. Ну, поставил заход по

минимуму: 70 м. Спина абсолютно сухая.

Назад вез Сергей. Мягчайшая посадка в Свердловске. Ну а я сел в Сочи ночью, кстати, впервые в жизни. Заруливал осторожно: ничего не видно. Поставил машину снова в метре от оси стоянки. Ну никак в темноте не сориентируешься на этих дальних стоянках.

Но сама посадка была образцово-показательная.

Представитель наш получил из Красноярска указание: нам здесь сидеть до 6-го, рейсы сокращаются. Ну, три лишних дня в Сочи – кто же откажется. Можно маленько и позагорать.

Позвонил домой с тревогой у грудях. Ожидал всего, но что обеих уже выписали, что Надя даже уже съездила на дачу и ходит на работу… Ну, слава богу. Теперь отлегло.

Оксана, правда, слабенькая, но, главное, – дома; откормим. И Юлька вроде ничего.

Есть время писать свою книгу. Зарубки на память: бортинженер – хозяин самолета; штурман – хозяин полета; второй пилот – будущий капитан, чувство офицера; капитан – руководитель Дела.

12.07. Тут недавно отличился старый волк, капитан Ил-86. Выруливали со стоянки, увидели стоящий не там, не по разметке, трап. С левой стороны. Переговоры в кабине: «Видишь?» «Вижу, надо чуть объехать». А трап стоял так, что объезжать надо было правее аж восемь метров. Короче, впилились в него крылом, повалили. И порулили себе дальше. Пассажир в иллюминатор увидел, подсказал проводнице: мы же о трап крыло повредили, передайте экипажу!

Убытков где-то под 200 тысяч. Ну, для начала содрали с виновников по среднему заработку.

Что тут говорить. Видел? Видел. Зачем лез? А он и объяснить не может.

5.08. Надя говорит: кем бы ты был нынче, если бы не нашел себя в авиации?

И то. Был бы инженером, как все. Мечтал бы о повышении и о чуть большей зарплате. Подсиживал бы начальника и научился бы лебезить перед вышестоящими. Погряз бы в интригах и прозябал в духовной нищете. И тихо ненавидел бы свою работу.

Все-таки, ответил я, моя летная работа изначально благороднее. Да, это мое счастье. Хотя оплачено оно более дорогой и глубокой ценой, большими, чем у иных, жертвами, – но на этой работе выкристаллизовываются личности, сделавшие сами себя там, в недоступном для большинства небе.

И хотя я слыхал, что и среди летчиков полно интриг, но проработав в этой среде десятки лет, научился отстраиваться даже от признаков тех интриг, быть выше их. Выиграл я в том, что мое представление о летной работе осталось благородно-романтическим, как в молодости.

Я никогда не видел и почти не верил, что летчики дают взятки летному начальству… и не хочу я в это верить. Но взятки даются, я знаю.

Сам же я обошелся не то что без взяток, а и бутылку-то начальству поставил всего пару раз, в благодарность за добрые дела.

Я видел в детстве, как отец, учитель, приглашал иногда домой зав. районо, поил его и лебезил перед ним; мне было тяжело, стыдно… Но времена были такие: кошмар недавней войны, воспоминания о плене и нахождении на оккупированной территории – толкали, видимо, на это унижение. Еще в 60-м году, через 15 лет после войны, из райкома партии ездил гонец в то далекое западноукраинское село, собирал подписи помнивших молодого учителя односельчан… отец мне рассказывал, плакал… а он ведь трижды из плена бежал! Только тогда, когда секлетарь привез бумажку, от отца отстали с клеветой братья-интеллигенты…

Мне хватило этого примера на всю жизнь. И спасибо авиации, что в ней мне не довелось продвигаться через упоение начальства. И не пришлось воевать с ненавистниками, братьями по профессии. У меня их нет, ненавистников.

А Надя приходит с работы как выжатый лимон и переваривает перипетии очередного скандала с властной начальницей.

Так же и моя мама: всю жизнь воевала с директрисой.

За что? За достоинство?

Да для меня самым страшным, внутри себя, унижением, была бы борьба за то достоинство. Я до этого не опустился бы. Достоинство у меня и так есть, я его нажил не борьбой с людьми, а борьбой с собой. Я работал, летал над всем этим.

Самое главное в моей работе то, что ее не видят мои коллеги. Слухи о моем мастерстве идут от моих подчиненных – тех, кто на иной работе подсиживал бы и интриговал против меня, начальничка. Почему же они не интригуют?

Может, и правда, наша работа изначально благородна?

А может, потому, что я щедро отдаю. Хотя… что я дал тому же Филаретычу? Разве что пример человечности.

6.08. Питер. Вчера после обеда начал новый раздел «Производственные отношения», главу «Требования», где попытался сформулировать теорию пресловутого Ствола службы; но вижу, скатываюсь до жалоб. И пока в растерянности: глава получилась совершенно бессвязная, клочковатая, и не о том. Галопом по европам. Из одних моих жалоб на жизнь состоят тридцать тетрадей, а в книге получается две страницы. Стоило огород городить.

Жалобы жалобами, а нужно претворять в жизнь идею, вдалбливать главную мысль: мы – жрецы, изнуряем тело, отдаем здоровье, но Дело наше прекрасно, и мы его умеем делать, и верны ему до конца.

7.08. Одному мне не скучно. Мне становится скучно в толпе; я быстро от нее устаю. Бедные люди. А один я вполне счастлив. Я нахожу счастье в таких мелочах… А делиться этим с кем-то – бесполезно, как в черную дыру. Не поймут.

Встал сегодня в 6 утра, поздновато. Принял горячий душ, постирал мелочевку. Стали рваться сандалеты – с удовольствием взялся за починку. Клей, инструменты у меня в рейсе всегда с собой. Где проклеил, где прошил; один, потом и второй. И вещь обрела новую жизнь.

Дописал главу «Требования». Так как-то получилось, что название приобрело философский смысл: требования авиации ко мне – но и мои требования как авиатора к этой жизни. И глава причесалась. Доволен.

Прочитал интересную книгу – и улыбаюсь. Хорошо. Сейчас засяду за проект бани.

Завтра уже домой. Как летят дни.

8.08. В конечном счете, какие бы вихри перестройки ни проносились надо мной, я все равно востребован и летаю. Потом, в старости, окидывая взором свою жизнь, улыбнусь: и чего было переживать?

Поэтому лозунг дня таков: не переживай, а то не переживешь…

А я и не переживаю. Уже не о чем переживать: летная жизнь

моя состоялась, а то, что еще держусь, – так это там, на небе, кто-то недоглядел. Подарок судьбы мне, эгоисту. Отправят на пенсию – вздохну облегченно и наконец-то уйду в свою деревню.

Многим это представляется так: похоронить себя заживо, в нужнике с дыркой. А я считаю, что теплый унитаз еще не определяет место человека на земле.

Для иных жизнь – шевеление червей в выгребной яме. А для меня инструменты творца – лопата и лом. Ну, перо.

Берешь кирпич. Макаешь его в ведро: шипят пузырьки. Разостлал раствор мастерком, кирпич придвинул вприсык, чуть стукнул молотком – на месте. Берешь второй, третий…

В этом – радость жизни. Но не в телевизоре. И не на митинге. Ибо после телевизора и митинга на земле и в душе остается один смрад.

Взял нынче на емельяновском рынке недорогой кусок мяса. Отделил кость, срезал сало, снял шкурку. Из мясной кости сварил бульон, со шкурками… вкусные, кто понимает, когда наработаешься до хорошего голода. Потом туда добавил своей молодой картошки – такая вышла крутая похлебка… Суп-рататуй.

Мясо сырое нарезал, посолил, пересыпал луком, поставил в холодильник до вечера. День поработал, а вечером сел у камина, под шорох дождичка приготовил в маленьком мангале шашлык, мясо с салом вперемешку; налил в старинную стеклянную кружку пива… один, в тишине и покое, у камелька…

Зеленый лук, пучок петрушки, молодая картошка, черный хлеб и… банка кабачковой икры, любимой с детства. Мне больше ничего и не надо.

И упал спать. Как в раю. Утром встал – дождик моросит. Значит, сегодня работаю внизу, в котельной.

Берешь кирпич, макаешь его в ведро…

Распогодится – буду работать во дворе, на огороде. Сам себе хозяин. Напеваю.

Вот это – жизнь. Устану, надоест, – сяду писать. А то – гулять по лесу, птичек слушать; хотя… лес от моих окон в трех метрах, а птички – вон они, на веранду залетают.

А то – в мастерской железо пилить, варить, клепать, хоть до полуночи.

Нет, ребяты, я тосковать не собираюсь. А станет скучно – сяду на машину и съезжу в концерт.

Дописал свою главу. Так раскочегарил, что и не остановить. Тридцать страниц. Ну, недаром сидел в Питере.

9.08. Питер проводил нас сырой прохладой; Владик встретил влажной духотой. И сидеть здесь еще почти двое суток. Такой расклад.

Но еще по пути был Новосибирск.

В Питере дал я взлететь Диме. Ну, направление на разбеге – без малейшего понятия; да и откуда, после Ан-2-то. Пришлось вмешаться. Отрыв, естественно, вялый. Ну а дальше, под диктовку, худо-бедно, дело пошло.

Дима признался: два первых полета с Пиляевым ничему не научили.

Так это ж первые полеты. Он к тебе присматривался. А научил – да хоть пристегиваться, да сиденье правильно регулировать. А со мной – уже третий полет; давай, давай, учись.

Тут сложились вместе несколько неблагоприятных факторов. Как назло, заложило ему правое ухо, а как раз на этой машине СПУ такое, что второй пилот плохо слышит штурмана. Да непривычный темп работы. Да отсутствие стереотипа. Да непривычная фразеология. Да низкая облачность в Толмачево; да уход перед нами на второй круг шереметьевского Ил-62, не успевшего вписаться в схему при изменении посадочного курса; да гвалт в эфире… Ну и достаточный перерыв в работе у меня, инструктора сраного.

Я и подвесил машину заранее на малой скорости. Я и связь вел. Я и экипаж подготовил к уходу на второй круг, чуя, что может закрыться.

Короче, мы шли с прямой, на высоте 400 метров, на скорости 395, готовые выпустить шасси, закрылки и войти в глиссаду… и заслушались гвалтом в эфире: круг едва успевал перестроиться соответственно обратному курсу посадки и расставить по местам в воздухе заходящие и улетающие борты.

Тут он и дал нам удаление 12 км и отпустил на связь с посадкой. А вход в глиссаду там за 8300, а шасси должны быть выпущены за 6 км до входа в глиссаду, т.е. на удалении 15. И тут же новый замер погоды: нижний край 70, видимость… вроде 900.

Быстро шасси… скорость не падает, режим убрать до 70; стала чуть уменьшаться, а уже подошла глиссада. Я одновременно с вводом в глиссаду выпустил закрылки на 28. Руслан барабанил карту, Дима оторопело молчал, а я успевал контролировать и отвечать и за себя, и за второго пилота, попутно в уме рассчитывая потребный режим для этой

конфигурации и понимая, что на 45 выпускать нельзя, т.к. мы уже ниже 400 м, будет нарушение РЛЭ. Предупредил экипаж, что садимся с закрылками на 28… тут диспетчер посадки напомнил: «Дальний привод!»

Не успев дочитать карту, я быстро доложил диспетчеру готовность к посадке, получил последний ветер на 100 м и у земли, получил разрешение; уже 150 м, фары… не выпущены; ударил по тумблерам на малый, рулежный свет – экран, но терпимый… а, ладно, и так сяду… установил режим 80, бросил взгляд на скорость: 280; услышал «Оценка!», сказал «садимся, садимся, ребята» – и наконец увидел огни, где-то на 60 м.

Открылась черная полоса. Столбы тумана вспыхивали и гасли, проносясь в лучах фар… торец, 15, ни черта не видно… предвыравнивание, замер… и тут чуть проявились знаки. Над ними выровнял и в процессе стащил РУДы на малый газ. Всё. Покатился метрах в четырех слева от оси, реверс, торможение… вот рулежка; не спеша освободил полосу. Никаких эмоций от собственно посадки: руки сами сделали.

Но… куча нарушений.

Да. Сам, будь ты хоть семи пядей во лбу, все сделать не успеешь. А Дима так ничего и не понял, только в восторге: как здорово… как на тренажере…

Оправдываюсь. Но я же сам просил Диму к себе в экипаж. Он и старается, бегает, делает дело… но он пока совершенный новичок, без навыков, без стереотипов, без знания фразеологии, а главное – без ожидания, что за вот этим обязательно должно последовать вот это. Курсант, одним словом. Но вертится. После посадки был весь в мыле.

А я – нет.

Ладно. Взлетел в этих сложных условиях я сам, а уж во Владике давай садись ты. В автомате, под диктовку, под объяснения, – мне так легче, потому что я связь веду автоматически и успеваю ему показывать и объяснять.

Сел под мою диктовку, с правым креном, но вроде как сам. Ну, нянчиться с ним не буду, а буду давать и давать летать. Там и присмотрюсь всерьез. Он сам сын пилота, а кровь великое дело.

Будут придираться ко мне за расшифровки – а нарушения пойдут табуном – буду огрызаться. Все один не успеешь, хотя и стараешься, а если я вас как инструктор не устраиваю, попробуйте-ка сами.

В Питер нам машину пригнал Витя Толстиков, старый, 58-

летний инструктор. Отдал авиации 38 лет. Поговаривает о грядущем сокращении летного состава.

Наверно же подойдут к старикам, предложат уйти по собственному, ну, выплатят какое-то пособие…

Конечно, если бы ко мне подошли и вручили пакет со ста тысячами, годовой зарплатой, – я бы ушел с радостью, купил бы детям квартиру и со спокойным сердцем осел бы в деревне.

Но обдурят же. А КЗОТ нас, стариков защищает и не позволяет нас сократить, и его не обойти иначе как обманом, выманив добровольное заявление.

Но нет причины для тоски. Рано или поздно, а подойдут и скажут: старый мерин, давай-ка в стойло. Я к этому готов. Готовы и Володя Шубников, и Миша Иванов, и Витя Толстиков.

Будем же летать до предопределенного свыше срока, благодаря судьбу, что на старости лет хоть дала нам спокойную, не каторжную работу. Мы уже перешли черту, за которой остались личные, шкурные интересы. Наши личные интересы – монашество во имя Авиации, молитвы по контрольной карте и песнопения плохо прилегающей форточки в полете.

А уж борозды не испортим.

10.08. Надо как-то приспосабливаться к неприспособленности Димы. Стараться все делать с рульковским запасом. Об острие и пределах пока придется забыть.

А может, подошел и мой предел? Мне 56 лет, моя реакция уже не та, и не разумнее ли было бы чуть притормозить темп, умерить амбиции… И похоронить себя как мастера.

Или пересмотреть свои взгляды на мастерство. Может, в моем возрасте лишний блеск уже можно заменить просто работой на конечный результат?

Но тщеславие мое требует: добейся, чтобы ученик позавидовал. Чтоб проникся благоговейным восторгом.

Да какой же еще нужен восторг: я вчера зашел и сел ночью, по минимуму, без фар, просто, как так и надо. Так и надо, конечно, а как же еще.

О том, что куча формальных ошибок, я на послеполетном разборе сказал. Но никто ничего почти не понял. Какие там еще ошибки, когда никому не пришлось дергаться, нервничать, бояться. Ну, Руслану с контрольной картой – да. А так – все было спокойно, и машина вышла точно на торец без всяких доворотов.

26.08. Краснодар. Отвели мне норку в гостинице, ну,

гадюшничек, но есть письменный стол, и даже дали настольную лампу. Что еще надо. Есть горячая вода: душ льет прямо на унитаз; стоит допотопный ламповый телевизор с туманным изображением… бог с ним, задвинул его в угол. Всё.

После ужина взял я пива и пригласил к себе Нину Васильевну. Побеседовали до полуночи. Читал ей главы из книги – она потрясена: никто и никогда так об авиации еще не писал. И так говорят все, кого я познакомил со своим трудом.

Да уж, действительно. И это только потому, что я не ангажирован; здесь ни слова лжи, одна голимая нелицеприятная правда, причем, правда большинства. Любой летчик подтвердит.

Нина Васильевна Литюшкина первый свой полет на планере выполнила в 1960-м году; я – в 62-м. Она занесена в книгу рекордов Гиннеса как наиболее долго летающая пилотесса… и она – свой парень. Мне было важно знать ее отношение к моему писательскому труду. Отношение таково: надо искать спонсоров и издавать.

Так я ж еще и трети не написал.

Надо торопиться. Оборачивается так, что я получаю социальный заказ от своих собратьев.

Первый полет я отдал Нине. Конечно, приятно летать с опытным вторым пилотом – а опытнее ее у нас никого нет. Она мастер своего дела.

Поговаривают, что стареет, что может что-то упустить, зевнуть… Ну так ты, молодой капитан, контролируй – все равно это легче, чем летать с новичком, либо с разгильдяем, либо с бесталанным, либо с равнодушным.

Нина – истовая жрица. И для своих 58 лет она летает очень, очень прилично.

Садилась на пупок 231 в Самаре. Я настраивал, настраивал ее – и настроил. Все параметры в норме, но напряжение первого полета с Ершовым – я в этом спокойно отдаю себе отчет – видать, чуть сковало: приземление получилось грузным и чуть со сносом, ну, 1,2. Но расчет отличный.

Я взялся долететь до Краснодара. Тоже старался. Задачка мне попалась такая. Машина легкая, 64 тонны, центровка задняя, полоса горячая, +28, ветерок слабый.

Заходил с курсом 47, подобрал параметры, все стабильно; крутил в директоре. Ну, расчетная скорость пересечения торца 240, это ни в какие рамки здравого смысла не лезет; я решил держать 250. По глиссаде шел 260-255, от ВПР стал прижимать,

прибрав до 80, скорость была стабильна: 255. Прошел торец на 10 метров, чуть выровнял, поставил 78 и за 100 метров до знаков скомандовал пла-авно малый газ. Тут же и упала, метров за 70 до знаков. Перегрузка 1,3.

А если ж бы я держал расчетную для этого веса скорость 240?

Нет, «эмка» на расчетной скорости для малого веса – не летит. Она висит на газу, и добиться мягкой посадки можно, разве что поставив вместо малого газа 75. А лучше держать 260, прижимать на две точки ниже глиссады и выдерживать, выдерживать… но попробуйте вы выдержать легкий самолет над горячей полосой.

Не сумел показать.

В Краснодаре не жарко: +28, тучки, нынче даже с утра, и ночью я озяб с открытым балконом.

Сижу себе один, обложился тетрадками, пишу главу «Стихия» – о погоде, о метеорологии, о решении задач, об ошибках, просто о небе.

28.08. Полетели назад. Обгадившись на посадке в Краснодаре, я собрался реабилитироваться на обратном пути в Самаре.

Но надо ж было еще вылететь из Краснодара. Надвигалась ночь, а с нею – грозовой фронт с запада. Грузили как всегда медленно, и выходило нам взлетать как раз в грозу. Надежда была лишь на то, что фронт смещается медленно и мы успеем до него.

Как водится, чуть задержали с грузом; пошел дождик, потом ливень; грохотало и сверкало уже рядом, и взлетный курс был один: 47 градусов, на северо-восток. С юго-запада стояла стена.

Но по закону подлости к моменту выруливания несколько бортов столпилось на предпосадочной прямой с курсом 227 – иначе как с востока им не зайти. Из-за одного красноярского борта не имело смысла менять посадочный курс, и нам дали курс взлета тоже 227, прямо на грозу.

Или не вылетай.

Мы прощупали локатором пространство: взлетать-то можно, но – сразу вокруг пятки влево, а там размытые засветки, радиус должен быть минимальным; ну, я-то извернусь.

Взлетел, заломил крен, ожидая, что вот-вот войдем в облака и затрясет. Нет, земля внизу просвечивала огнями. Прошли в наборе высоты рядом со строчкой полосы; по локатору на севере чисто. Курс на Ладожскую… и звезды впереди; мы прошли

впритык, рядом с фронтом, и не тряхнуло ни разу.

Быстро пролетели полтора часа; пора снижаться в Самаре. От рубежа за 50 до Волчанки нам мешал пересекающий борт, пришлось потом рухнуть с максимальной вертикальной, с полностью выпущенными интерцепторами; только-только успели потерять высоту до 1200 на привод; заход по коробочке, классический ОСП+РСП, как учили. Тут было не до интеллигентских рефлексий, работал как всегда. Явил искусство: учитесь, пока я жив.

Штурман Юра Колесников, переученный после Ил-62, выполнял всего пятый свой полет на Ту-154 и еще не вполне вошел в стереотип, особенно с чтением контрольной карты. Да еще отказ ДИСС. Но с такой волчицей как Нина, да с таким матерущим волком-бортинженером как Василий Абрамович Ковалев, у которого хватало забот еще и со своим стажером, – мы вполне справились, причем, учебный процесс был налицо, по всем статьям – красноярская отточенная школа во всем блеске… красиво…

Из Самары везла Нина; ну, приятно все-таки видеть пожилую, но еще крепкую и привлекательную женщину, уверенно управляющую тяжелым лайнером… Я и до сих пор восхищаюсь, как это непросто, и как она делает это уверенно… уже сорок лет подряд.

И тут мы в наборе проскочили заданную высоту. Вместо 1500 я опомнился на 2100… ну, сдернул до 80, Нина остановилась… быстро кругу – конец, тот не глядя отпустил на подход; дали нам набор 6000… мы одни в эфире… отлегло. Но досадно: так было все красиво…

Ну почему у нас не установят простенький приборчик, подсказывающий заданную высоту? Сколько таких случаев было – любой, повторяю, любой летчик подтвердит. С нашими вертикальными скоростями – по 15-20 м/сек в наборе и под 30 на снижении – это ж не на Ил-18, в конце концов. А насколько бы было легче!

А – не зевай!

Дома лезли через фронтик, я по своему подмышечному локатору обходил засветки… дурацкая компоновка кабины, мать бы их, конструкторов… Юра через плечо и под локоть пытался подсказывать, да ему почти ничего не видно; ну, пролезли.

Посадить бы этого мудака-конструктора самого за штурвал и заставить вертеться в грозах. Эргономы, блин, кабинетные.

Нина зашла и посадила хорошо. Старалась. Нам всем, старикам, друг перед другом хочется сделать красиво, мы все понимаем суть школы.

Василь Абрамыч сзади пел стажеру: Коля, вот это – некрасиво; давай левой рукой… видишь? Вот так, вот, вот – красиво, понял?

Мы в Краснодаре, собравшись у меня в камере, долго беседовали о полетах, о школе, о красоте; Нина подталкивала: давай еще, еще почитай, давай еще… Так всю тетрадку и прочитал им. И последнюю… нет, крайнюю, недописанную главу – тоже.

Нине не укладывается: как можно – вот так, сразу, набело… и хорошо ведь… и ведь вот вчера еще не было, а сегодня – вот она, новая глава.

Ага. Вот так оно и пишется. На коленке.

Ночь от Самары, засасывало. Тихо светился восток. Взошел тоненький серпик месяца, на самом ущербе. И мы, старики, пролетавшие по несколько десятков лет каждый, залюбовались неторопливым и торжественным действом рождения нового дня. Красота была волшебная.

Господи, спасибо тебе хоть за эту радость бытия, за то великолепие, за единение с природой, за восторг, за романтику, на чем держится авиация. Такое удается видеть только нам, летчикам… и, ей-богу, ради этого стоит жить.

30.08. Внимания в полетах стало не хватать, да и летаю я как в раю. Надо снова работать над собой: уж 20 минут в наборе и на снижении могу же я посидеть в напряженном внимании и проследить за высотой. Замастерился, педагог.

1.09. На разборе разбирались с якутами. Батагайский Ту-154М набирал эшелон 11100 после 10100, на автопилоте, в режиме «Стаб.М». Одновременно все принимали пищу. И, как водится, прозевали эшелон, выскочили на 11450; диспетчер увидел, заблажил. Капитан, отъехавший с сиденьем назад, с подносом на коленях, дотянулся до газов, сдернул аж на малый газ и сунул штурвал от себя так, что вертикальная скорость из набора перешла в 11 м/сек снижения. Потом, видать, чтобы подъехать, инстинктивно взялся не за угол пульта, а за рог штурвала (мне это знакомо) и… подъехал; при этом самолет перешел в набор по 11 м/сек. Какие при этом были перегрузки, не упоминается.

На малом газе скорость в наборе у них быстро упала до 450, трижды срабатывала сигнализация критического угла атаки,

началась тряска.

Ну, подъехавши на рабочее место, капитан уж кое-как справился, погасил синусоиду и таки занял 11100. Ну, скрыли, отписались, что, мол, отказ режима «Стаб.М», а телега, видать, от диспетчеров пришла; разобрались. Ведь чуть не Карши.

Естественно, приказ: провести разборы, с привлечением утовских преподавателей. Нас собрали, пригласили Червякова. Он рисовал графики, писал формулы… а в конце закончил: не надо никакой теории, а просто соблюдай РЛЭ.

Вот это – золотые слова.

Видать, пилот тот не очень опытный, если так сумел разболтать машину, да еще сдуру малый газ на практическом потолке поставил… вариант самоубийства. А дел там – двадцать секунд; но надо чувствовать машину. И зачем было отключать САУ и вразнобой сучить штурвалом и триммером… видать, второй пилот еще помогал. Там колесиком «Спуск-подъем» все очень просто делается. Одним пальцем.

Вот уровень нынешней квалификации пилотов. Школа.

Я тоже принимаю пищу вместе со всем экипажем. Но я отъезжаю на щелчок-два, а также на щелчок приподнимаю кресло. Штурвал и педали рядом, свободно дотянусь; тут же автопилот. Эшелон во время еды при необходимости меняю я сам и при этом строго слежу: ситуация неординарная… однако не такая уж сложная, чтобы снимать поднос с колен. Если что, я и с подносом на коленях свободно справлюсь. Отъезжать же от штурвала по кривым рельсам до упора назад и вбок – беспечность.

28.11. Так прекрасно начинался полет в Норильск. Хоть и с задержкой на час, но мы полетели, отдохнув в профилактории в Лобне, где я всласть потерзал старое звонкое пианино в кругу немногочисленных слушателей.

Норильск давал -40 с ветерком; ну, кто бывал, тот знает. Весь полет я не спеша, с наслаждением гурмана, обсасывал по отдельной главе только что купленный роман «Война и мир». Мой же старый, затрепанный, у меня заныкали еще лет десять назад. Соскучился по любимому автору, по его тяжеловесному мудрому слогу, по трепетному ощущению познания через слово смысла жизни.

Вышел в салон на пять минут – уже зовут обратно: командир, пора снижаться.

Полет этот выполнял я, потому что и в Шереметьеве пришлось взлетать в тумане, и в Норильске оборачивалось

садиться в условиях морозной инверсии и сдвига ветра по ней, да еще с посадочной массой тонн эдак 82-83 из-за заначки.

С интерцепторами снизился заранее, в глиссаду вошел не поспешно, а по этапам, успев примерно подобрать режим. Но в мороз эти прикидки требуют хороших поправок, и на глиссаде потребный режим был едва ли не 78 процентов.

Давали снежную мглу, ветер 10 градусов 5 м/сек; с курсом 14 работала система, которую установили за время моего отпуска. Перед самым входом в глиссаду старт предупредил о возможном сдвиге ветра в районе дальнего. Мы были готовы. В бледных утренних сумерках едва просматривалась земля.

Я снижался в автомате. Ветер на кругу стаскивал нас вправо; глиссада все норовила уйти вниз, и я периодически уменьшал режим, доведя его до 75. До дальнего на «эмке» еще допускается уборка газа ниже 75; после пролета же привода, если из-за сдвига ветра потребуется либо убрать ниже 75, либо добавить более номинала, необходимо уйти на второй круг. Так требует РЛЭ Ту-154М.

Скорость стала падать где-то с 300 м – и настолько быстро, что я сразу поставил 80, а через пару секунд – уже 88, и хотелось скомандовать «номинал», да нельзя. Скорость сразу упала до 260, 255… секунда, другая… и тут нас поддуло. Скорость прыгнула до 280, 290 – я только успел сдернуть до 80, 78, 75, как стрелка выскочила за 300 и остановилась на 315 – это на 15 км/час больше разрешенной с закрылками 45. Самолет дрожал, опустив нос; автопилот держал глиссаду. Эх… интерцепторы бы… но низзя.

Я отключил САУ и чуть отпустил машину выше глиссады, чтобы дать возможность уменьшиться скорости. Медленно тянулись секунды. Машину стащило влево, и я, зацепившись за пятно ОВИ, энергично выворачивал на посадочный курс, краем глаза в отчаянии видя, как глиссадная планка ушла и зашкалилась внизу. Нас банально вышибло сдвигом ветра выше глиссады. Заход не получался – и это на полосу длиной 3500!

– Выше сто, – меланхолически констатировал диспетчер посадки.

А что делать. Скорость потихоньку упала до 300; над дальним приводом я вывел машину на курс и терпеливо жал и жал ее штурвалом, догоняя глиссаду. Мелькнула мысль об уходе на второй круг… зачем? Полоса длиной 3500 м еще далеко впереди; ну, перелечу метров 800, но сяду же.

Вертикальная дошла до 7. Рявкнула сирена ССОС, но я все дожимал и дожимал. И вот отшкалилась снизу глиссада и пошла к центру. Догнали. Скорость была 300, я чуть подтянул на себя, и

на ВПР машина сидела строго на глиссаде, постепенно теряя скорость. Немножечко вроде как перелет… терпи, терпи…

– Десять метров!

Я хотел поставить режим меньше 75 – ведь уже торец прошли… но язык, вместо «семьдесят два», вдруг ляпнул:

– Семьдесят восемь!

И правильно. Вес-то за 80 тонн, режим почти малый газ, и тенденция к падению скорости. Машина замерла на пару секунд… малый газ, чуть добрал – и покатились. И перелет-то всего метров двести, это расчет не на пятерку, а даже на шесть.

Ну, бог там, или кто, заставил мой язык произнести не ту команду, что рвалась с языка, а ту что надо, – и ведь как точно; эта тяга компенсировала лишний вес и предотвратила просадку.

Зарулили, давай отписываться. Записали заход по ОСП, погоду, соответствующую минимуму ОСП, сдвиг ветра «до сильного», болтанку…

Короче, старый волк, будучи во всеоружии опыта, тщательно проанализировав условия и заранее с экипажем подготовившись, – не справился и допустил нарушение РЛЭ. Потом-то исправился, но факт налицо: превышение скорости.

Стихия не разбирается, мастер ты или троечник; она ставит самолет раком и лишний раз доказывает тебе: вот, покоритель сраный, что такое для стихии твой лайнер… пушинка. Бди!

Стыдно было перед Ниной. Ну, переморгал, предложил слетать ей; она отказалась: будут все полеты расшифровывать, слетай лучше сам, чтоб заведомо было чисто. Ладно, полетел я.

Все удалось. Посадка в автомате, в штиль, в дымке, в солнечный морозный день, – удалась бабаевская, изумительная. Я задохнулся от наслаждения. Ну… реабилитировался.

14.12. На днях тут заседало правительство наше по вопросу о развале гражданской авиации. Опомнились. Ну, их-то, в основном, интересует состояние парка самолетов. О летном составе ни слова. Они думают, что здесь все в порядке. Потом, когда хорошие, новые самолеты начнут падать, – спохватятся.

Никому в голову не придет мысль, что вот летчик-истребитель не летает же до 50 лет. Всем понятно – истребитель же. А гражданский летчик и до 60 тянет лямку. Он уже закостенел, стал негибок, невосприимчив, он только и держится в системе потому, что сама система негибка и закостенела в старых стереотипах.

Но когда бизнес вынужден будет организовать систему гражданской авиации в соответствии с требованиями новой

жизни, он столкнется с низким качеством подготовки летного состава, восплачет и позовет немца – за хорошие доллары. А немцу в наших условиях не летать: обгадится.

Но Касьянов с умной миной рассуждает о лизинге и о том, что наше дерьмо – продукт МАПа – никто не берет. Для них это – самое важное. Может быть, они и правы.

Но для меня, старого пилота, важнее преемственность и мастерство, а «эмок» и на наш век, и на век наших преемников – хватит, по крайней мере, лет на 10-15.

И, главное, как начнут падать – станут гайки затягивать и разгонят и остальных. А что немец: ему порядок подавай, иначе он решения на вылет не примет. Для него надо будет норильскую полосу не на две трети, а на всю длину и ширину вылизывать, а где ж тех денег набраться.

Мы, старики, держимся сейчас только потому, что работы почти нет. «Туполенок» выполняет рейсы на Сочи и Минводы – по 16 человек возит. А у нас на большой «Тушке» один рентабельный рейс: Шереметьево-Норильск. Так что с такой работой и старики управятся; но добавь налету до саннормы – мы уйдем. Ну нет уже того здоровья, той выносливости, того желания летать… за копейки. Правда, держит еще уважение к себе, сознание того, что на нас держится школа… хотя кому она уже нынче нужна.

Среди стариков одно расхожее мнение: всё ж не на пенсии. Пусть коряво, пусть порют… переморгаем.

15.12. Не забыть главу о моей концепции высшего летного образования и о направленности его на выработку в капитане дворянского чувства равенства со всеми в мире. Мы только выходим на мировой рынок и робеем… язык… Короче, мы, пролетарии, воспитанные на большевистской идее нашего мессианства и ткнутые мордой в дерьмо, должны уяснить себе: Капитан во все времена был и будет Капитан.

Мне, с моим техникумовским образованием и совковым менталитетом хорька, все это едва брезжит, но я все-таки понимаю: интегралы ну никак не сделают совкового летчика Капитаном, способным и за границей решать летные проблемы экипажа. Страх «выпорют-не выпорют» можно изжить, только поднявшись на уровень выше голимых формул, – а это дело гуманитарное.

Еще глава: об инструкторской работе, о счастье повторения себя в учениках и о сознании того, что ты движешь прогресс.

Об удачах и неудачах, как я их понимаю.

О балансировании между интересами Дела и финансовыми

проблемами компании. Это уже философия: что считать Делом.

Производственные отношения: затягивание гаек и унижение Личности. Что важнее.

О судьбах гражданской авиации в нашем государстве. Великий Плач.

И все это надо увязывать с реалиями всей нашей жизни, обобщать так, чтобы читатель понимал, сравнивал и подтверждал: да это же и у меня так, и у тебя, и у всех.

Никаких панегириков – ни властям предержащим, ни начальству, ни идеям. Об этом пето-перепето. Но и не обгаживать. Констатировать.

Ну как у меня язык повернется обгаживать тот самолет, на котором я зарабатывал свой кусок хлеба и который формировал меня как личность, как мастера. Нет совершенных машин; люди вынуждены приспосабливаться к инструменту. Тот самолет, на котором ты изворачиваешься и годами летаешь, не может быть плохим, как не повернется язык назвать плохой жену, мать твоих детей, только за то, что она тебе чем-то неудобна в быту. Живешь же. Есть какие-то высшие интересы.

Несколько раз женатому Трофимову этого не понять. Идеала не найдешь. Да и любовь, уважение и понимание всегда надо выстрадать. Я понял свой самолет через двадцатилетнюю каторгу. И теперь руки сами делают, как нынче в Новосибирске. А ведь сколько человек этот самолет убил – куда тому Ан-12, который так охаял Трофимов.

Он тут, слыша звон, умудрился дать интервью нашей «Красноярской газетенке», где снова шевелит пепел экипажа Фалькова. У него, видите ли, своя версия катастрофы… и ни о чем. Гонору… или гонорару захотелось, что ли.

И тут же репортер этого листка уже жует иркутскую катастрофу «Руслана»: мол, пилоты, «спасая город от лишних жертв», направили машину в землю под крутым углом, чтоб, значится, обломки не катились по кварталам.

Господи, да у тех несчастных летчиков и в мыслях этого не было. И мыслей не было. Самолет вышел на закритические углы атаки, а значит, был неуправляем. И они уже рефлекторно тянули до пупа штурвалы… а что делать?

Какой там героизм. Какое там решение, когда весь полет длился секунды, наполненные ужасом осознания ошибки.

А борзописцам – вольно же интерпретировать… в кабинете. Лишь бы поболтать. И все – из лучших побуждений: мол, вы все здесь считаете, что виноват экипаж Фалькова – так, мол, вам растолковала комиссия, – а мы вот защищаем светлую память.

Защитнички. Никто экипаж Фалькова и не обвиняет. Я

хорошо помню тот разбор: муха бы не пролетела. Там все точки над і расставлены, и было это более десяти лет назад.

18.12. У нас в конторе распространили анкету с целью прозондировать общественное мнение, как мы понимаем цели, задачи и возможности нашей авиакомпании, нашу, мою в ней роль. Упор делается на то, что, мол, это моя родная единая команда. Мало того, все вопросы и строятся именно с такой вот точки зрения.

Вот я был совок. И мой враг был – государство. И я зарабатывал свой кусок хлеба в государственной структуре, и мне было мало, и я приворовывал у государства, как все.

А теперь, вдруг, ни с того ни с сего, мне, со стороны, на какой-то омерзительно- английский, не наш манер, констатируется, что я – уже член единой команды, плоть от плоти, и уже вопросы мне задаются: как я себя в ней чувствую, и как я, с точки зрения этого члена, этой плоти, оцениваю возможности и перспективы.

Да провалитесь вы все. В открытую идут разговоры, что Абрамович уже собрал чемоданы, а мне предлагается откровенно (и анонимно) оценить мою компанию. Причем, этот английский пошиб, этот язык, эта постановка вопросов, столь претят русскому, совковому нашему менталитету, что хочется плюнуть. Я и плюнул: по пятибалльной системе на все вопросы ответил одинаково. Единица. То есть: я, ездовой пес, ка-те-го-ри-чески против. Я не член этой команды. Она на мне едет.

Я понимаю, что это меня издалека прощупывают новые, московские, пока еще закулисные хозяева, чьи шустрые мальчики в галстуках пока еще заносят яйца на поворотах Абрамовичу, спрятав до поры когти в мягких лапках.

Никакой команды нет. Есть конгломерат советских обломков, волею судьбы оставшийся единым в нашей глухомани, пока еще на плаву. Но психология пассажиров «Титаника» не меняется. Тревога за наше будущее не уходит.

Стабильности нет. Передел собственности продолжается. Монополия на топливо остается. Нас душат ценами. И нас же опрашивают по анкетам аналитики: вам легко дышится? Вы – плоть от плоти?

Мы, может, и плоть, но – крайняя. И в любой момент нас могут просто обрезать.

Я спрятал голову в песок моей чисто специфической профессии: я себе там летаю, а вы себе здесь клюйте, клюйте меня в задницу – до мозгов-то далеко… Пока доклюете – как раз

выйдут мои сроки.

Обещал тут Абрамович поднять зарплату. Где-то к маю. Значит, к октябрю. Ну, за полмесяца я нынче на руки получу 6600. Все ж не на пенсии.

19.12. Обсуждая с ребятами в автобусе эту анкету, мы пришли к выводу, что она изобретена не для того, чтобы помочь нашей компании встать на ноги, а для того, чтобы их компании выкачать из нашей компании немалые деньги, которые Абрамович расшвыривает направо и налево, сидя на своих чемоданах. В рекламе постоянно мелькает: где бы какая акция ни проводилась, учредителем или спонсором обязательно упоминается Крас Эйр… дела которой близки у банкротству. И как бы наша компания ни выпячивала грудь, какое бы паблисити себе ни делала, а просперити все равно нет.

И летчики всего мира брезгливо повторяют: только русские так дешево продают свой труд.

Но это уже из другой оперы: о достоинстве мастера.

Сидим в Кайеркане. Спокойно долетели, и я наконец-то решился и совершил посадку ночью в очках. Ну, немного трудно после ВПР: полоса просматривается размыто, как в поземке; посадка же ну точно как в тумане. Однако сел мягко, а пробег вообще без проблем. Зато как видно стрелки! Ну, еще пара заходов – и, может, привыкну.

20.12. Полетели на Питер. Справа Володя Карнаушенко, сын Владимира Григорьевича, у которого в свое время мне повезло летать вторым на Ил-18.

Ну, парень работает шустро, без напоминаний… даже слишком шустро: убрал шасси и быстренько, сам, без команды, через 20 секунд поставил кран нейтрально… а красная лампочка правой ноги и загорелась. Нога не убралась!

Я быстро сдернул режим, перевел в горизонт, доложил земле и стал строить коробочку. Высота была уже 900, а там высота круга 700; скорость никак не хотела падать до 400. В мозгу лихорадочно крутились варианты действий; выпустить и снова убрать; а может, тумблер «Разблокировка уборки?» Нет, дело не в концевике… да что она не падает, эта скорость… Малый газ стоит? Снизиться до 700…

Потом определилось решение: кран снова на уборку, дожать шасси и посмотреть, что из этого выйдет. На скорости 420

поставили кран на уборку… легкий толчок – лампочка погасла. Всё.

Ну, все ясно. Володя слишком рано снял давление, створки не встали на замок, а может, и сама нога. Ладно, пошли в набор.

На земле РП осмотрел за нами полосу и вдогонку передал, что полоса чистая, ошметков нет; значит, разрушения колеса не было. Да нам уже и так все стало ясно: пустили пузыря.

Ну, бляха-муха, как ни полет, так что-то приключается. Ладно, бортинженер порылся в своих шпаргалках и в РЛЭ и сказал, что пишется на МСРП только сигнал с концевиков выпущенного положения ног, это зеленые лампочки, а красные, промежуточного положения, вообще не пишутся.

Ну, тогда и отписываться не будем. А если что – отбрешемся морозом: в РЛЭ есть оговорка, что в мороз все механизмы могут отрабатывать дольше нормы, и т.п.

Слетали хорошо. Володя зашел в автомате и прилично сел. Я на пакетике заработал на выпивку. Обратно садился я, в очках на кончике носа, получилось прекрасно.

Тут же дернули по рюмке, прямо в Газели, а дома добавили и упали спать.

И вот вечер. Я выспался и пишу себе, посасывая пиво, а ребята потихоньку квасят водочку у себя. Завтра целый день отдыхаем, и никому мы не нужны.

Я вчера прогулялся по 30-градусному морозцу вокруг Кайеркана – спал потом перед вылетом как убитый; завтра повторю. Воздух здесь прекрасный, днем стоят сумерки, но все видно; ощущение как сразу после захода солнца, да так оно и есть, хотя солнца ползимы нет.

Самолет над головой оставил розовый след – там солнце светит, низко над горизонтом. Красиво. Курорт. Спина вроде чуть отпустила, позволяет спать спокойно, а уж ходить – сколько угодно. Ну, теперь спину буду беречь уже до смерти. Отпрыгался.

Дописываю главу «Обтекатели», стараюсь не очень брюзжать, но прорывается. Но главу додавил.

Заходит пьяненький Филаретыч. Беседуем за жизнь. Мы полгода вместе не летали; теперь вот снова в одном экипаже. Душа на месте.

Заплетающимся языком, косноязычным штилем, Витя клянется мне в любви.

Да что уж там. Я гляжу на своего верного штурмана: сивый, сморщенный, светлые глазки побелели… принял на грудь прилично… да много ли ему, при таком-то весе, и надо. Он

говорит мне о своей обиде на жизнь, на летную судьбу сына, и Володи Карнаушенко, и всех пацанов, сыновей летчиков… Была б наша воля – мы бы их всех взяли к себе в экипаж и вырастили бы из них настоящих пилотов. Мы вспоминаем Колю Евдокимова, сокрушаемся, что иногда арапничает, что летает так же, как носится на своей «девятке»… такой характер. А таки получился Капитан! Он нам как сын; Витя мне как брат.

Не клянись мне в любви. Я сам тебя люблю, такого вот, как ты есть. Вот на нас и держится авиация.

22.12. Окончив очередную главу своего опуса, задумываюсь над темой «Каторга». Как передать весь дух этой бесконечной, тяжелой полетани, с ее физическими и моральными перегрузками, с ощущением беспомощности и неотвратимости, со все возрастающим чувством протеста, ненависти, бессилия и полной апатии к концу сезона. Из года в год, десятилетиями.

Тут задумаешься. Надо как-то убедить читателя, пассажира моего. Свой брат-летчик не удивится, дело привычное, а вот посторонний просто не поймет. Тут нужен художник: доходит-то через эмоции… а я только информирую.

28.12. Летаю в очках, как так и надо. В Шереметьеве сотворил великолепнейшую бабаевскую посадку, и даже не помню, глядел ли на полосу через очки или сверху них. Какие мелочи. Перелом произошел.

12.01.2001. Рейс сложился неудачно. По всей Сибири стоит антициклон, а Новокузнецк подпал под мелкий циклончик и закрылся очисткой полосы. Ну, поехали в Аэротель.

Утром давай принимать решение. Порт открылся, а погода на пределе. Мы с Витей долго изучали и прогнозы, и карты, и тенденции. Ну, решился я. Филаретыч ворчал, что, мол, летим… на запасной.

Но к прилету погода в Новокузнецке наладилась: прошел холодный фронт, после которого ветер повернул против всякой логики и задул по полосе (местная особенность), небо прояснилось, подморозило. Толя заходил, а я все приглядывался к особенностям, потому что садился здесь в первый раз.

Перед торцами там глубокие ложбины, и полоса коромыслом лежит на бугре. Пупок, чуть положе норильского, ну, примерно, как в Кемерове. Пришлось чуть подхватить при посадке. Сели до

знаков, но так и было задумано, ибо вес большой, полоса скользкая, а пробег под горку. Ну так вроде неплохо получается у Толи.

В штурманской нам подсказали, что при сильном встречном ветре самолет на глиссаде подсасывает в яму, часты грубые посадки. Надо будет на разборе предупредить молодых.

Посадили пассажиров… не запускается ВСУ, зависает. Давай греть печкой отсек ВСУ. Кое-как, с седьмой попытки, с подсказками опытного техника, бортинженер таки запустил ее.

Ну, помчались на Благовещенск. Здесь звенит антициклон, видимость прекрасная. От Средне-Белой Витя взял курс к третьему, а я, первый раз в жизни увидев огни ночного города, куда всегда летал только днем, засомневался, что идем слишком близко, и предложил взять чуть левее, помня, что железнодорожный мост, ориентир наш, лежит где-то на левом краю города… Короче, город-то длинный, и я целился растянуть круг. Диспетчер вмешался, подвернул нас к 4-му; пришлось действовать быстро, теряя высоту и выпуская шасси и механизацию, да не выскочить бы за ограничительный пеленг вдоль госграницы… и второпях я забыл выпустить фары.

На посадке Толя дал команду включить фары, Витя включил… невыпущенные. Перед полосой Толя скомандовал «Большой свет», я взглянул, все понял, уже некогда выпускать; успокоил его, сказав «садись без фар, у тебя все в норме». Он и сел прекрасно, включил реверс и стал тормозить, а я тем временем выпустил фары, они выбросили вперед из-под брюха клубы ослепительного огня и осветили полосу далеко вперед.

И тут машина стала уклоняться влево. Толя дал ногу, удерживая включенным реверс; машину тащило к левой обочине. Я уже не мог ждать, скомандовал ему выключить реверс… как назло, левый выключился позже – еще сильнее потянуло влево… уже педаль дана полностью… Я громко сказал: «Взял тормоза!» И только тормозом с трудом удержал у самой обочины непослушную машину.

В чем дело? Проверил и перещелкнул тумблеры – нет, не управляется. Обжал тормоза – может, концевик на передней ноге; машина клюнула носом… нет, не подключается управление, и табло у бортинженера не горит. Полный отказ управления передней ногой.

Ну, зарулил на перрон как на Ил-14, на газах и тормозах. На перроне бортинженер вдруг вспомнил, что есть такой переключатель разблокировки концевика, нашел его и включил – все заработало.

Ясно: чуть задняя центровка и залипуха в концевике. После

заруливания тумблер разблокировки выключили – все продолжает работать.

Давай запускать ВСУ – зависает. Ну, это уже проблемы того экипажа, вернее, его бортинженера Паши Рыгина. Паша сказал, что прошлый раз на этой машине с третьей попытки ВСУ еле запустил. Попробовал еще, ничего не получилось, надо снова греть.

Не машина, а тамагочи: сплошные ребусы. Ну, предупредил я молодого капитана Челяева, посоветовал, чтобы для гарантии он садился с включенным переключателем и строго выдерживал направление.

При заходе в Новокузнецке пришлось на глиссаде ставить режим менее 75. Ну уж тут без дураков: рисковать и выжидать некогда, скорость разгоняется – поставил и 72, и 70. И чего бояться. Потом уже, над ложбиной, Толя поставил 75. Зато вся полоса после касания – впереди.

Толя Моисеев – умный, грамотный летчик и человек. После Сасова он кончал Академию ГА, и учеба пошла ему впрок. И вот в беседе при упоминании катастрофы Шилака Толя выразил мысль, которая, видать, укоренилась в умах его поколения. Шилак, мол, на заходе строго выдерживал рекомендуемые скорости на глиссаде потому, что боялся, что расшифруют… и мы, мол, тоже боимся.

Да не боялся Шилак, не тот это человек. Но – для красоты захода он держал строго рекомендуемую скорость и изучал, что из этого будет, с тем автоматом тяги. Для чистоты эксперимента – да; но не из страха.

А уж в том, что молодое поколение воспитано в страхе перед расшифровкой и никогда не рискнет выбиться за грань тройки – сомнений нет.

13.01. Что-то полеты стали валиться у меня из рук. В каждом рейсе накладки: что-то упускаю, на что-то машу рукой… Той напряженной внутренней работы, которая поддерживала уровень и тонус, давно уже нет; запас инерции иссякает.

Надо продержаться на ее остатках. Все отчетливее осознаю: я отлетался. Костер гаснет. И Филаретыч говорит то же самое. И хотя само пилотирование мне нравится до сих пор, но… через автопилот. Крутить штурвал руками лень. Зачем.

От старости не уйдешь. Больше 35 лет летать нельзя, это уже почти преступление. Хотя это и почти подвиг: зная, что уже явно не тянешь, упираться и таки тянуть. И еще: держит желание

научить молодых.

Ну, мне не до подвигов. На ближайшее время задача – пройти годовую и дотянуть последний, 35-й год полетани. К тому лету явно определится, желаю ли я дальше тянуть лямку, или меня уже пора пристрелить; полеты своим качеством это покажут.

И Надя уйдет на пенсию. Мы договаривались, что по крайней мере до этого срока мне надо дотянуть, а там уже обвал.

Я пишу это каждый год уже лет этак десять. А лямку тяну. Казалось бы, какая лямка: по 30 часов в месяц. Но… объективно, качество полетов все хуже и хуже; пример Скотникова перед глазами. Уходить надо таки вовремя.

Работа над книгой стопорится тем, что приходится лавировать между информацией для профессиональной аудитории и увлечением аудитории непрофессиональной. Смесь академизма и популяризации… сложно.

А назрела мысль написать, так сказать, академический конспект для молодых летчиков: помесь РЛЭ и теории полета – в практическом исполнении руками, все возможные варианты. И оставить это на память в летном комплексе. Вот это будет, действительно, память. Молодые, я уверен, будут отсылать друг друга к конспекту Ершова. И это не для славы, а для пользы.

Одно другому мешать не будет. Придет вдохновение – буду писать книгу. А нет вдохновения – опыт-то со мной – буду писать конспект, он у меня в мозгу готов. Пока тот мозг еще работает.

17.01. Надя, страшась подступающей пенсии, всеми силами убеждает меня летать, летать и летать. Надо отдать ей должное; своим летным долголетием я обязан ей – и не только тем, что оберегала мое здоровье и покой между рейсами, а еще в немалой степени и тем, что долбила и долбила: летай, летай, летай.

Редкая жена, отдавая себе отчет в опасности работы мужа, так настырно толкала бы и толкала продолжать и дальше. Ну, такой Надя человек. Прикрываясь любой идеологией: что, мол, опустишься без дела, или там еще чего благородного; – главное ее стремление очень прозрачно: стабильный доход, основной источник существования… как будем жить на пенсии?

И я, отдавая отчет в том, что, действительно, главное – мои заработки, что Надя стремится не отвратить меня от работы и умело гасит все мои сомнения и разочарования, – понимая все это, я все равно благодарен ей за то, что она поддерживает во мне капитанский дух.

Вот она доказывает, что да, ты хоть и стареешь – но стареют

же все люди и все потихоньку опускают планку… а ты не можешь… а надо тянуть и тянуть, уже не из любви к работе, а из суровой необходимости… всем тяжело… плюнь на мелкие шероховатости… пусть хоть и шепчутся за спиной, а – такие деньги… ты не представляешь, как бьются за них на земле.

Я со всем этим согласен. Кроме шепота за спиной. Этого я не вынесу. До этого я не допущу. Себя надо уважать – я тридцать лет добивался, чтобы пьяный человек выложил мне: «ты у нас как в уголовном мире – авторитет…» Единичный прокол-два мне еще простят автоматически – с кем не бывает. Но чтоб зашептались… Никогда!

Уже в который раз я должен бога благодарить за то, что работа еще есть и что ее немного, по силам. Только здоровье беречь.

24.01. Пришел подробный приказ по посадке в прошлом году Ту-154 в Новосибирске с отказом трех двигателей. Причина залипания золотников – самопальное эпоксидное покрытие изнутри цистерны автозаправщика в Радужном. Керосин растворил смолу, она налипла на золотниках, и при установке малого газа двигатели начали останавливаться.

Обстоятельства захода показывают капитана в лучшем виде. Ну, то, что пришлось на кругу сдергивать режим до малого газа – бог с ним, с кем не бывает.

Но у них еще был отказ КУРС-МП на 4-м развороте: увело влево так, что определились лишь за 5500 до торца: боковое 450, высота 270.

Капитан решил уходить на второй круг на двух двигателях, когда увидел, что идет под 25 градусов к посадочному курсу. И тут у них отказал второй двигатель.

Ситуация, приближающаяся к катастрофической: непосадочное положение, и уже не уйти на второй круг.

Вот тут надо отдать должное мастерству капитана. Увидев, что тут без дураков, смерть в глаза, он по команде штурмана «курс на ближний!» энергично выполнил S-образный доворот в сторону полосы, попал в створ, добавил до взлетного оставшемуся двигателю и с закрылками на 28 дотянул до полосы с запасом высоты. Торец прошел на 100 м, перед приземлением поставил малый газ… и третий двигатель на высоте 9 метров сдох. Приземление с перелетом 1200 метров, но впереди еще 2500 сухой полосы; тормозил аварийно… уж потянул рычаги – снес все 12 колес, но остался на полосе. Орёл. Ну, в рубашках родились ребята.

25.01. Пишу облегченный вариант для молодых, как летать на этом самолете. Написал «Руление» и «Взлет». Идет гладко. Только все оглядываюсь, не упустил ли чего важного. Да писать дома как-то неудобно: отвлекает быт.

26.01. Со скрипом написал главки «Набор» и «Полет по маршруту» Что я нового могу сказать братьям-летчикам? Одно дело – рассказывать о летной работе обывателю, и совсем другое – нюансы профессионала. На что обратить внимание, на что нацелить молодых?

Ну, тонкости работы с автопилотом. Нюансы набора, варианты оптимальных способов набора вручную. Установка режимов. Балансировка. Экономия топлива. Писать-то не о чем. Главное будет – на снижении.

Маюсь. Мало написал. Хожу, думаю, весь мокрый.

Погладил белье. Ем, ем, жую, пью кофе, думаю. Убиваю время, но не могу приступить к снижению. Теперь лезут мысли, приемлемые для обращения к обывателю. Может, сесть и написать главу большой книги?

29.01. Слетали в Комсомольск. Рейс удался. Филаретыча не было, он только вернулся с Полудиным из Питера; летал вместо него Руслан, а вторым пилотом – Карнаушенко.

Я отдал Володе оба полета, и он вполне справился, и я его похвалил. Долг платежом красен: в свое время его отец давал мне летать на Ил-18 вволю; нынче я отдаю долги сыну.

31.01. Потихоньку пишу свой академический конспект. Завершил главу «Снижение». Так, глядишь, получится полная общая тетрадь. И оказывается, если отбросить эмоции, разъяснения и морализаторство, то собственно сути не так там и много. Просто у молодежи нет цельной картины и не расставлены приоритеты. Вот я и пытаюсь это сделать.

А в той рукописи в главу «Высшее образование» добавил список дисциплин, предлагаемых для образования пилота в Америке.

3.02. Тут мама прислала письмо, что она очень заинтересована изданием моей, еще не написанной книги. Где-то в Одессе живет наш дальний родственник, так у него своя типография. Мол, спишитесь, познакомьтесь, глядишь – заинтересуется…

Ну, во-первых, об окончании книги нет и речи, дело это долгое. Во-вторых, навязываться к практически незнакомому человеку, рассчитывая, что он из одного уважения ко мне, себе в убыток, да еще в Одессе, издаст то, не знаю что…

В-третьих, хлопоты с изданием в другом государстве, за тридевять земель, со всеми этими правками, корректурами, согласованиями, почтовыми отправлениями, – потребуют таких затрат времени, средств и нервов, что не дешевле ли будет найти спонсора дома.

В-четвертых… я вроде как патриот Сибири и хочу, чтобы мой опус увидел свет именно здесь.

В-пятых, я вообще не уверен, будет ли востребована моя книга в этом безвременье.

9.02. Хорошо идут дела. С удовольствием дописал главы «Заход на посадку», «В глиссаде», «ВПР» и «Посадка». Практически общая тетрадь. Остались особенности аэродромов, а также, собрав остатки, – отдельные моменты, вроде «Затесей». Может, об аспектах эстетических, из того реферата, что показывал Солодуну; может, что из инструкторских нюансов.

Надя ворчит: стараешься, пишешь, а потом кто-нибудь из начальства снимет копию и издаст под своим авторством.

Ну, вряд ли летный начальник издаст. Никто не поверит, что те способы, которые я описал, – тот же пупок в Норильске – придумал летный начальник. Наоборот, летное начальство рекомендует тот пупок перелетать.

Все знают, что я что-то пишу, все ждут именно от меня.

12.02. Доделал свою профессиональную рукопись – строго тетрадь, 55 листов. Завтра отвезу в контору, отдам, пусть компетентные люди прочитают и отзовутся. Может, подключить профсоюз: у него есть деньги; отпечатать и распространить среди летчиков. Но это мечта…

Отозваться должны положительно. Но ожидаю и законной критики: на всех не угодишь. Впрочем, мне не слава нужна, а польза. В авторитете своем я убежден и так, но теперь его надо использовать, чтобы чему-то молодежь научить.

Если выразить суть всего этого моего словоблудия в двух словах, то, пожалуй, это будет звучать так: слепая посадка. Все, что там наворочено, бьет в одну точку: с начала выруливания действуй так, чтобы ты был способен к высшему проявлению летного мастерства: посадке вслепую. Речь здесь о высшем пилотаже, доступном талантливым пилотам.

Сам-то я все это превзошел. Абсолютно спокойно и уверенно говорю: я это выстрадал, ради этого жил, я это понимаю до тонкостей, – и попробуйте меня упрекнуть в поверхностном, легкомысленном подходе, или, наоборот, в уводе в дебри, когда все это делается проще. У меня куча свидетелей и учеников, которые видели, как я это могу сделать руками. И чего же мне стесняться.

А я все переживаю. Я все перечитываю свои записи десяти- и пятнадцатилетней давности. Нет, уже тогда это все было отработано, сформулировано и записано. И проверено более чем десятилетней практикой. И ни разу… тьфу-тьфу-тьфу – не подвело. Теперь уже руки сами делают, я не раз убеждался. Так чего бы мне переживать. На том мой авторитет и держится.

Ведь каждый раз в сложной ситуации со мной рядом сидел человек, он наблюдал, учился. Умному человеку раз показать – и не надо много говорить. И потом он будет по гроб жизни считать меня своим учителем. А их таких у меня – вся эскадрилья, и из других чуток прихватил. И многие уже сами летают капитанами.

13.02. Вчера по ящику показывали одного мастера-самородка. Чуть моложе меня, цену себе знает. Шестой разряд токаря, слесаря, фрезеровщика получил в 26 лет. Проработав два года, получил личное клеймо. Гордится этим.

С женой нелады, развелся и с Красмаша уехал в Ачинск, где работал чуть ли не главным инженером на заводе, а оттуда махнул аж в самый Байкит. Работает в какой-то мастерской, на шести различных станках. И хобби у него: из обрезков легированных буровых труб он выфрезеровывает топоры. Рубит таким топором на железной плите электроды – ни зазубринки на жале. Топоры, конечно, великолепные, лучшие в мире топоры. Из 5-килограммовой бросовой болванки получается 300-граммовый топор и 4700 грамм стружки. Фрезой и руками. И – в коллекционных бархатных футлярах. Говорит, таким вот топором за 15 минут валит 50-сантиметровую лиственницу.

Непьющий человек – себя уважает.

А у меня слюнки бегут. И правда – таких клонировать надо. Вот – Мастер.

Эх…. Мечты о государстве Мастеров…

Съездил в контору, отдал Чекину тетрадь.

Настроения в конторе упаднические. Налета нет. Летный состав стремительно теряет квалификацию, особенно вторые пилоты, которым не достается полетов. Тут хоть капитанам бы форму поддержать.

А я со своими нюансами. Кому это надо нынче.

Но если я сейчас не напишу, то потом меня уже не заставишь.

А Ривьеры порют и требуют. Въедливый инспектор не допустил к сдаче на первый класс целый ряд вторых пилотов: не тянут. Папы-пилоты просят перевести сынков в импортную эскадрилью – Чекин отдал без сожаления, говорит, лентяи.

Да и чего бы им не быть лентяями: перспектив никаких, летать не дают, квалификация теряется… и каждый поневоле высматривает лазейку в жизни, куда бы ушмыгнуть, а пока держится за штурвал, где худо-бедно, за навоз, тысяч пять-то платят, – а за эти пять тысяч на земле еще как вкалывать надо.

Летчики деморализованы. А я – о достоинстве мастера…

Один ли я такой. Вон тот мастер, что в Байките, он ведь ушел с Красмаша. Он сидит и точит что закажут. Это ремесло. Он кусок хлеба-то имеет. Но Дела нет. Топоры продает.

А я книгу о летном мастерстве пишу. Опыт коплю и пытаюсь сохранить для потомков.

Пока та авиация возродится, искусство плетения лаптей уступит дорогу умению управлять станком по выделке кроссовок. Кнопки нажимать. Летчик станет обычным оператором. Умная машина будет садиться в тумане, ноль на ноль, а он будет следить. Чего ему бояться. Он той полосы и не увидит, а увидит только трап на стоянке.

И будет это не российский, а импортный пилот. Мы для него – зверьки.

Хотя дай ему мой штурвал – он вряд ли управится с машиной на визуальной посадке.

15.02. Неуютный номер питерского профилактория не подвиг меня писать книгу на подоконнике, где ноги упирались в горячий радиатор, а в грудь ощутимо тянуло холодом от стекол.

Вдохновения не было, зато давила дремота, в которой я благостно провел целый день Вечером, прикинувшись, что «я

только на пять минут», в свитере, прикрывшись уголком одеяла, четыре часа спал как убитый, и крик тети маши «Автобус в девять пятнадцать!» внезапно ворвался в яркий сон.

Полет спокойнейший. Читал книгу, потом еще часок подремал.

Снижались с эшелона под мои настырные советы занять к 3-му развороту 1000 метров. Худо-бедно Серега справился. От 3-го к 4-му ветер дул в лоб. С 600 м Сергей было добавил режим до 70; я не дал… и зря. На остатках скорости выпустили шасси, и скорость упала до 350 раньше, чем загорелись зеленые. Я сунул рукоятку закрылков – тут же рявкнула сирена; я автоматически сунул вперед газы. Глянул: шасси выпущены. Оказалось, в начале выпуска закрылков на скорости 340 порыв от болтанки совпал с легким взятием штурвала – сработал АУАСП: критический угол атаки!

Это же «эмка!» Купился я на малой посадочной массе, думая, что с чистым крылом на 350-340 есть запас по сваливанию – хрен!

Короче, Сергей был прав, упреждающе поставив режим – и еще мало поставил, – а я ему помешал. Потом признал свою ошибку: виноват.

Зашел он в директоре, превышая на глиссаде скорость и держа для этого режим, больший расчетного: 82, 81,80… Я сказал: держи 79, как договаривались. Скорость упала до 260, а с ВПР я ему еще пару процентов последовательно сдернул. Предвыравнивание… малый газ… раз-два-три… хороший подхват – и побежали.

Нормально летает Серега. С августа за штурвал не брался… нормально. Грамоте знает. Но есть и разгильдяйство: директор, директор! Долблю.

Но вот инспектор… взял и после проверки на класс написал Сереге в летную книжку, что тот первому классу не соответствует (кто его дергал за руку?), – вот же принципиальный какой.

Чего ты добиваешься? Будь человеком, не расшатывай этой записью летную карьеру неплохому летчику.

И таких вот на него жалоб от пилотов предостаточно. Что – желание показать власть?

Садыков, Солодун – так бы не сделали.

Мещанинов прекрасно водит автомобиль – четко, уверенно, с шиком, грамотно и в меру нагло. Из такого можно сделать хорошего пилота, а если увлечь и дать перспективу, то вполне может получиться хороший капитан. Недостаток его – разгильдяйство. Но по себе знаю, что если есть стимул, проявляются все лучшие качества, а в нем они есть.

Хороший рейс, так бы и всегда. Но… как уже теперь всегда, обязательная ложка дегтя – этот АУАСП. Начинаю привыкать к тому, что планка опускается. Чем бы я ни оправдывался, но налицо в каждом полете нарушение.

Оправданий два: малый налет и учебный процесс. И малый налет, в общем, для такого старого ездового пса как я, не оправдание. Что касается учебного процесса, то здесь уже наоборот: я стараюсь учить ребят летать по пределам, чтобы они наглядно видели диапазон, не приближались к опасной границе и вообще к чему-то стремились от серости. В увлечении я допускаю ошибки. Не планку опускаю, нет: не тяну. Не успеваю, не справляюсь с объемом информации, – а хочется же дать человеку побольше.

Сиди. Инородное тело. Сиди и моли бога, чтоб дал полетать подольше. Какие ученики. Какая учеба – все рушится. Сосредоточь все свое внимание на том, чтобы ты не допустил отклонений. Сомневаешься – не давай человеку штурвал. Тренируйся сам. Думай о себе. Ну, судьба.

А я не могу.

Вот сейчас порют того инспектора за то, что, летая по кругам на тренировке, забыл о горячих тормозах, загорелось колесо; ну, тут же и погасло само, в гондоле после уборки. Но сам-то ты о чем думал? Мог же пару раз не убрать шасси после очередного взлета, охладить в потоке…

Молодые пилоты ворчат: нас порет… а сам…

Я, конечно, не могу себе позволить, чтобы обо мне, обо МНЕ! – такое говорили. Уж если по пределам, так по пределам. Если нюансы, значит, нюансы. Досадно было сегодня, но я сразу честно сказал: ребята, в том, что сработала сигнализация предельного угла атаки, виноват я. Не рассчитал, не учел то-то и то-то. А Сергей, с тем упреждающим режимом, был прав, а я помешал. Я думал, что легкая машина, значит, потребует меньших углов атаки. Но я не учел, что легкая – менее инертная, а значит, потеряет скорость быстрее. Она и потеряла, а я зевнул. А вы ж запомните и так не делайте: опасно!

Кому нужны мои нюансы? Для кого я пишу о тонкостях? Кто рискнет летать по моей методике? Все рушится.

16.02. Заскочил в контору за расчеткой. В эскадрилье тишина: читали, не читали мою писанину… молчат.

На выходе поймал меня Костя Дударев: Василич, зайди в ЛШО, разговор есть. Хороший разговор.

Ну, зашли. Что пить будешь: чай, кофе, хочешь, с коньячком…

У чем дело?

Дело в моей тетрадке. Пошла по рукам. Отзывы, мягко говоря, положительные; Дударев в восторге. Фуртак прочитал, сказал, издадим.

Короче, моя, вернее, солодуновская концепция принята как руководство к действию. Никакой крамолы: все по жизни. Мне благодарны.

Конечно, я рад. Рад за то, что хоть и рушится авиация, но опыт ее пока востребован.

Тут же Дударев попросил меня добавить о предполетной подготовке – именно о моей, ершовской методике, о моей, ершовской работе с экипажем в полете, о которой, мягко говоря, ходят слухи. О нюансах инструкторской работы. О человеческом факторе.

Они верят, что я смогу дельно написать.

Ну, Вася, ты должен быть счастлив. То, о чем ты мечтал лет 15 назад, – в твоих руках. То, что тебе вдолбили твои учителя, что стало твоим кредо, – сейчас находит отклик, востребовано… и ты, пожалуй, один, кто может об этом внятно сказать. И ты – авторитет.

Звездный час?

На безрыбье.

А тут же сидит на проходной Летчик от Бога Игорь Гагальчи. У него другой опыт – полеты в Иране. И стали мы с Костей его соблазнять: напиши о своем опыте. Ты же – фирма. Ты же – Капитан, и нечего убивать время здесь, в безделье. Напиши!

Короче, Костя пообещал дать ему мою тетрадку и затравить душу.

Надо было видеть лицо Игоря в эту минуту. Оно окаменело. И меня это резануло по сердцу.

Я всегда жалел и теперь жалею, что он рано завершил полеты. Вот уж кто – от Бога. Ни единого замечания. И сидит на калитке… пропадает. Нет, надо его озадачить и увлечь… отвлечь. Мы же элита авиации, нам есть что сказать молодым.

Вечером Надя на мои восторги окатила меня холодным душем. Вот, ничего по-человечески не можешь сделать… зачем дал читать всем подряд… там отксерят и выдадут за свое… ничего ты не умеешь делать тихо… ладно, делай что хочешь.

А мне Дударев пообещал: издадим; авторство, конечно же, твое.

Да мне неважно. Даже лучше было бы, если бы несколько старых капитанов собрали разные методики и поделились опытом нашей школы.

Хотя, собственно, чем делиться. Все это знают, многие умеют. Конечно, методика слепой посадки – качественный скачок. Ею троечник не овладеет. Но и контингент нынче не тот: ребята летают по приборам со школьной скамьи, верят приборам, верят земле. Мы-то все это добывали многими тысячами часов налета. И если молодых сразу приучать к этой методике, то по крайней мере вреда не будет, а только польза.

18.02. Воскресенье, дневной резерв. Вчера день провел в кругу семьи, а мысли все вертелись вокруг заданной мне Костей темы.

Человеческий фактор – слишком широкая тема, и начинать я ее буду с понятия человека-функции. Здесь корень зла. Расписав и разгромив этот взгляд, я противопоставлю личностный подход и на этом построю концепцию работы экипажа.

Львиная доля придется именно на философию, а уж на кухню – чего там особого, писать не о чем.

Очень важно не скатиться до канцелярита.

Я пишу просто, объясняю на пальцах, не умствую – в этом мой козырь. Ребята скажут: свой брат, рядовой пилот, лямку тянет как все, академиев не кончал, а летает не хуже других. И еще и пишет.

Но язык должен быть отточен.

19.02. Обрадовал Коля Евдокимов. Первое: добился он, что Чекин стал вывозить его на международные линии. Сейчас у нас в эскадрилье допуск на МВЛ только у Чекина; из вторых пилотов – у Покинсохи. А деления на внутренние и импортные эскадрильи теперь нет.

Второе: пригнал Коля из Тольятти новую «девятку». Наконец-то у человека новая, с завода, машина.

Ну и третье: поставил себе, наконец, телефон.

Филаретыч почти прошел годовую, осталось обежать экспертов. Послезавтра у нас с ним тренажер. Был он в эскадрилье: работы нет. Ну, нет и нет. И не надо.

20.02. Поговорил с Игорем Гагальчи. Он прочитал, понравилось. А о своем – что, говорит, писать: и позабыл уже, и у тебя, мол, так все подробно описано, что и не добавишь особо. Летал в Иране на грани фола; эти визуальные заходы в горах, если б расшифровывали… но чутье и хватка спасали, бог миловал.

Короче, пока никакой критики я ни от кого не слышал. Или боятся меня критиковать… авторитетом давлю. Однако сегодня на методической части разбора изучали как раз заход в СМУ и слепую посадку. Есть написанные на основе руководящих документов методички, и читал-то хороший пилот и молодой инструктор Леша Конопелько. Но… эти методички – детский лепет. И сам-то он, обращая внимание на ответственные моменты, говорил очень невнятно.

Они никак не могут расставить акценты и разобраться в приоритетах. Нет цельной картины, а отрывочные куски жуются на таком задубелом канцелярите, что меня прошибает синдром из «Шахматной новеллы»: господи, да неужели же это может быть непонятным и неясным? Да что ж вы тянете с клопа резину?

Но я не буду скакать на трибуну и бить себя в грудь, как встрепанный Пфуль. Да и не Пфуль я кабинетный, потому что это все на собственной потной заднице испытано. Мне удалось собрать в кучу опыт двух поколений моих учителей, и я предложил его как цельную систему молодому, третьему поколению. И ведь там ничего нового, принципиально нового, нет; все то, что все и делают, единственно, акцент главных действий переносится подальше от полосы – на глиссаду. Главное – стабилизировать все на глиссаде, а уж над торцом действия самые простые. При условии, что глиссада собрана в кучу.

А у нас на глиссаде эквилибристика, а над торцом – вектора. И все рассчитано на соколиный глаз.

И утверждают эту методу в высоких кабинетах трусы, которым невмоготу было испытывать это на своей мокрой спине в рейсовых полетах, – оттого и ушли на командную должность. И представить не могут, как это: летать иначе, чем они.

Я не добиваюсь, чтобы весь аэрофлот взял и перешел на солодуновскую методику. Но пусть хоть думающие капитаны перестанут сомневаться. Если б это написал один из тех, кто пошел по командной линии, они б еще сомневались. Но если Василь Василич…

Мне мой авторитет нынче нужен как оружие. Солодун верит в меня.

20.03. Залетели в Норильск. Экипаж сборный, поэтому предварительно сделали пару кругов на тренажере. Второй пилот Толя Моисеев.

Заходил он в мороз, с курсом 14, и как я его ни предупреждал о том, что после ДПРМ из-за возрастания уплотнения воздуха придется сдергивать газ, он все равно к ближнему вышел чуть выше глиссады – ну, может, побоялся прижимать из-за возможного срабатывания ССОС, – и мне пришлось ставить 72 процента. И так на 72 мы и торец прошли, на 20 м, с вертикальной 5; я напомнил о предвыравнивании, и Толя подвесил ее на метре. Все прекрасно, ну, чуть перелет. Секунды утекали. Ты же опытный пилот, Толя, – пора хорошо подхватить! Нет, не подхватил и дал упасть с перегрузкой 1,3. Ну, для проверяющего высокого ранга это на пятерку…

Я внутренне крякнул… Но руки на посадке таки держал демонстративно поднятыми на уровень лица: я не вмешиваюсь!

Объяснил потом еще и еще раз, как коварна и чем опасна морозная инверсия.

Она коварна-то в пределах оценки «четыре» и для ординарных пилотов проходит, большей частью, незамеченной: они всегда так летают и так «содют» об бетон.

Но из Моисеева будут люди… эх, дали бы на полгода мне его в экипаж…

Это «дали бы на полгода»… ребята, сколько вас таких, а я один, и мне, может, всего-то полгода осталось летать. Жизнь моя летная промчалась, а скольким молодым я бы еще сгодился.

Хорошая мысль посетила вчера, о мудрости пилота, но записать не успел, а теперь мучительно вспоминаю.

Один, уходя на пенсию, подведет итог тому, как всю жизнь сам крутил штурвал, сам решал все задачи, и когда начнет понимать, что ему уже трудно и век его кончается, – спокойно и с достоинством уйдет, говоря себе: я сделал все для поддержания своей формы и делал свое дело честно, сам, своим горбом, и вот спокойно ухожу. И в этом его мудрость.

Другой, чувствуя, что он в авиации тоже не посторонний, но полеты отбирают у него слишком много сил и старания и отнимают жизнь быстрее, чем предполагалось, – ищет обходных путей и идет по командной линии, где он и на своем месте, и вроде ж летает, и, летая, хорошо видит ошибки других и подсказывает им… а здоровье сберегает, выбирая расписание полетов, близкое к режиму жизни. А кроме того, он видит наше дело шире и глубже со своих командных высот. И в этом его

мудрость.

Третий, отрывая от себя, дает летать молодым, позволяет им набить руку, и сам вместе с ними набирается опыта. А когда сил остается все меньше, а опыта накапливается больше, перекладывает потихоньку все тяготы полета на окрепшие плечи молодых, понимая важность своей роли в бесконечной цепи профессионализма. И в этом его мудрость.

Четвертый, видя, что не тянет на капитана, приспосабливается ко вторым ролям и спокойно помогает капитану, без претензий сознавая себя вполне на своем месте. Тоже мудрость. Мудрость добротной посредственности.

Есть мудрецы, которые, ни гроша не стоя в этой жизни, как-то вьются около штурвала, а паче вокруг командирского стола, умело создавая видимость своей необходимости: они что-то добывают для начальства, что-то рисуют, носятся с какими-то бумагами… Глядишь – уже и на пенсии, и при должности… а был же совершенное ничтожество… А седой капитан, Пилот от Бога, сидит на проходной…

Перечитывая свои опусы, иной раз ловлю себя на примитивности, бесталанности изложения; иной может обвинить меня и в откровенном моветоне.

Да, не тяну я на художественного писателя. Но времена нынче такие, что востребованы даже примитивные рифмы Гарика Кричевского или Михаила Круга, миллионами тиражируются. А на другом полюсе – Толстой с Достоевским.

Главное все-таки искренность. Я хочу донести до людей боль сердца, суть, а уж в какой форме у меня это получается – второе дело. И над этим вторым делом надо все время работать. Правда, пусть скажут спасибо, что я хоть выражаюсь грамотно. Нынче это большая редкость, и я в этом вполне отдаю себе отчет.

21.03. Выспавшись перед рейсом, поехали на Питер. Погода звенела. Закатное солнце тусклой ковригой висело над горизонтом, скрываясь в легкой дымке. Почему-то вспомнилась «Машина времени» Уэллса: «Холодное, негреющее солнце склонялось к закату…»

Да, таков будет конец Земли: ледяной холод, белизна снега и остывающая, приплюснутая красная болванка светила. И все это на фоне заброшенного, разрушающегося поселка «Третья мировая», мимо которого по пути в аэропорт везет нас Газель.

Весь полет до Питера я читал РЛЭ, читал как новую

захватывающую книгу. Смеялся над несуразностями и ляпами. Ну да я могу позволить себе смеяться: уже мало осталось пилотов, кто так долго работал на нашей «Тушке» и изучил все ее особенности до тонкостей.

Так и полет промелькнул. На снижении нам изменили посадочный курс, но я заранее подготовил экипаж, и мы спокойно, без спешки, зашли. Толя старался, старался… взмыл, подхватив чуть раньше, чем машина окончательно потеряла скорость, ну, еще раз подхватил и упал, с перегрузкой, правда, уже 1,2 и справа от оси метрах в пяти. Напряжен.

Обратно взлетели, против обыкновения, точно по расписанию. Тяжелый самолет. И уже в наборе меня стала засасывать тяжелая дрема. Ну, ребята довезли. Перед снижением дал немного подремать и Толе.

Снова заход с прямой, снова мороз, снова глиссада, глиссада… чуть ниже держи, на полточки; Толя держал стабильно, я сдергивал режим. Диспетчер долбил и долбил: ниже пять, ниже десять, ниже тринадцать… прекратите снижение!

Щас. У вас тут, блин, новая система, и в ней заложено, что перелетишь метров пятьсот минимум, а у меня учебный процесс. И то – перелетели метров триста. И все равно ощутимо упали, ну, где-то 1,2.

Орлята учатся летать. Но все же на пользу: я отрываю от себя и даю, даю, даю штурвал. Человек после Ан-2 должен нутром почувствовать инертность тяжелого лайнера, его массу, степень его управляемости. Это никакими цифрами, рамками не измеришь. И тренажер этого никогда не даст; только мокрая задница.

Моя мудрость, видать, в этом. Как лосось, мечущий икру, знает, что той жизни осталось чуть-чуть, но – жизнь должна продолжаться! Отдай всего себя.

Моя заветная мечта: долетать с этими ребятами, пока все они не станут капитанами. А потом… как та горбуша, избитая по камням…

Вот сидел бы, писал дальше свою книгу – так нет же, отдал обе тетрадки ребятам: читайте, может, что-то уже сейчас вам пригодится.

Да и не лезет в голову. Написал вот заголовок «Снятие напряжения», а мысли за месяц растерял.

Вообще-то назрела необходимость всегда иметь в кармане записную книжку и записывать мысли, которые сваливаются внезапно, озаряют… и так же внезапно ускользают. Теряешь нить, а потом мучительно пытаешься вспомнить, зацепиться… напрасно… Нет, надо иметь блокнот.

Склероз.

Кончается тридцатая тетрадь. Пятнадцать лет я пишу и пишу, это превратилось уже в настоятельную потребность, стало частью образа жизни. Глаза посадил с этой писаниной. Но это мне необходимо – и для самопознания, и для познания мира. Cogito, ergo sum. Пилот со средним образованием, я в этих записях по кирпичику складываю Храм своего развития как личности. И если в молодости на этих страницах я с любопытством вглядывался в себя и в окружающий мир, то нынче я мучительно подвожу итоги и бьюсь в сомнениях: так ли прожил жизнь. Я тороплюсь: скоро силы иссякнут, и течение жизни понесет меня вниз по камням… в пищу новым поколениям. Пригожусь ли я им?

Всю эту зиму я жил напряженной внутренней духовной жизнью. Сложное чувство: с одной стороны, ощущение начала собственной деградации в профессиональном плане, а с другой – есть еще порох в пороховницах. Перипетии на работе, подтверждение собственной состоятельности, признание моего опуса, работа над ним. Кроме того, я хорошо читал всю зиму: Губерман, Гаррисон, Гроссман, Гудериан (как специально, все на «Г»), да снова Толстой, да Прус, да опусы Трофимова, да Вересаев, да Овчинников… и затесавшийся между ними Суворов-Резун. Вот диапазон. Да мощнейший эмоциональный заряд на курорте. И тут же куча болячек.

И все это – самая что ни на есть смачная жизнь. Я ж еще при этом всем еще немножко и подлетывал, принося в дом худо-бедно 250-300 долларов в месяц.

Ей-богу, у того, кто читает эти строки, вряд ли повернется язык сказать, что летчики – тупые и храбрые мужики, думающие только о том, как нажраться, да подгрести под себя бортпроводницу. Это не так.

Хотя отдаю себе отчет: я – летчик не такой как все. Мне многое дано, значит, я должен приумножить и отдать больше.

22.03. Краем глаза поглядывая на кухне в телевизор, краем уха услышал подлую фразу кабинетного начальника: «Надо было думать, прежде чем действовать».

Такое сказать легче всего. Особенно сидя в уютном кабинете и пеняя человеку, от тебя зависящему. У тебя время подумать всегда есть, а мне его иной раз не хватает. Твоя мудрость была: от принятия оперативных решений, в обстановке, где можно ошибиться, уйти в тишь штабного кабинета, где безопасно

заднице и есть хоть какое-то время подумать, прежде чем что-то подписать. Ты по людям туда пролез. А теперь этим людям пеняешь.

23.03. Черт возьми, не пишется. Я уже напланировал себе с десяток глав, даже названия им дал… а что под этими названиями тогда подразумевал – нынче и не вспомню.

Вот: «Удачи и неудачи, как я их понимаю». А как я их понимаю? Видать, тогда блеснула мысль, вокруг которой, зацепись я за нее, можно было бы развернуть главу. А теперь попробуй вспомни.

И это главы из той, большой книги. А малая, заданная Дударевым, тоже не идет. Там все застопорилось главой «Снятие напряжения» Тоже была главная мысль… потерял. Вчера весь вечер выдумывал, выдумывал… Нет, нужно вдохновение.

Весенние заботы властно забирают внимание и отвлекают от творчества. Лучше всего пишется осенью и зимой. Правда, помню, и летом в Питере писалось. Короче, это приходит и уходит. Да спешить мне некуда.

29.03. Тренажер мне нынче не был нужен, но Володя Менский попросил меня полетать для бортинженера-стажера. А там еще толкался и пилот-стажер, переучившийся с Як-40 и летающий школьную программу с Сашей Шевченко; он сидел и скучал в ожидании, что а вдруг придет экипаж без второго пилота и ему удастся подлетнуть, мало ли.

Ну, посадил я его, и полетал он у меня. Предварительно я с ним побеседовал о сути работы системы траекторного управления и о приоритетах при ее использовании. Никто меня за язык не тянул, но знаю: ведь в текучке не объяснят человеку путем, и он будет топтаться на месте. Шура ему не смог объяснить, а уже ж они разок вместе слетали. Парень пока ничего не поймет и ориентируется на ложные приоритеты, на треугольнички…

Растолковал я ему. И когда он понял суть и со второго полета стал держать директора в центре – и все стало получаться, я подумал нескромно: Вася, ты недаром ешь свой хлеб.

Потом этот парень будет вспоминать, как подошел к нему дед и без всякой просьбы сам растолковал, посадил за штурвал и добился того, что само стало получаться руками.

И прибавился у меня если не ученик, то сторонник. Кстати, он в нашей эскадрилье, и если я пройду годовую, то летать-то уж нам точно вместе придется – а кому же его катать: парень после

пятилетнего перерыва. Кстати, люди с него будут. На первый взгляд мне почему-то так показалось. Способен к самообучению.

4.04. Два дня убивал время на каком-то семинаре по сервису. Знания, полученные на нем, можно было получить за час, прочитав книжонку, которую мне там выдали.

Нечему мне как капитану там учиться. Пусть они еще попытаются достичь моего уровня. Я всегда работал и работаю – с экипажем и с пассажирами – на высшем уровне. Я об этом именно и пишу свою книгу. А семинар… болтовня.

Что-то гаснут мои желания. Абсолютно равнодушен я к дальнейшей своей летной судьбе. Даже если удастся пройти годовую, то больше года я даже не планирую летать. Охота пропала.

Вот такие вспышки. То – держаться за штурвал до могилы, то – хоть завтра бы списали.

Это обычная усталость от жизни пожилого человека. Добавляется нервная нагрузка – хочется послать все к черту. Отпускает – хочется привычного стереотипа. Давят болячки – отодвигается работа. Но денег-то все равно хочется, и все равно их мало. И все равно их не будет, больших. Годом раньше, годом позже…

Единственно: все эти перипетии вокруг полетов – все эти комиссии, занятия, зачеты – отбирают здоровье.

А если бы установился однообразный круг привычных нагрузок, то хотя бы здоровье стабилизировалось.

6.04. Сходил на предварительную подготовку Летчики трясутся, напуганные зачетами: прошлый раз Татарова отправили на второй круг; нынче он всех нас пугает и дает советы.

Верный себе, я с Бугаевым сдавал первым. Ну, за столом Чекин с Дударевым… разговор вскользь о моей тетрадке: извини, мол, Василич, всерьез ею займемся летом…

Ну и какие после этого еще вопросы. Заодно отскочил и Олег. Остальных потихоньку пытают, а мы уехали.

Если б Дударев задал мне те вопросы, что тогда Татарову, – я бы не ответил ни на один. Но мне не задают. У меня есть то, чего Татарову, хорошему капитану, пока не хватает: опыт, позволяющий, не зная тех цифр, летать в пределах норм. Мне доверяют.

Так это ж я их в свое время учил летать.

Не обгадиться бы завтра в рейсе. Синдром Рулькова.

8.04. Выступил я на совете командиров. В эскадрилье не все гладко, надо было умерить страсти и поддержать молодого комэску. В результате обе стороны признали, что перегнули палку: разгильдяи-командиры с одной стороны, ретивый руководитель – с другой. И результатом было коллективное признание того, что таки драть нас надо: заслуживаем. И работать над собой.

Я много говорил о профессионализме, об обстановке в экипаже, о том, как лично мне учебный процесс позволяет сохранять и параметры полета, и добрый семейный дух. Да о многом я им сказал, не пощадив и родного комэску за его жесткость.

Хорошо, в общем, поговорили, и вроде на пользу. Я убедился, что мне есть что сказать людям… но не заболтаться бы по-стариковски. Душа-то за дело болит, это все поняли.

Ну… меня уважают, говорить нечего об этом. Но проскакивало.

Ну, к примеру, Бурнусов, отчаявшись за 70 часов дать хоть одну посадку молодому второму пилоту, предложил: пусть вот его Василь Василич посмотрит…

Короче… последняя инстанция.

А я сидел и думал. Вот уж подходят мои сроки. Завтрашний рейс на Благовещенск может стать и последним моим рейсом. А на меня еще надеются.

*****

2001. ПОСЛЕДНЕЕ ЛЕТО.

8.04. 2001. Мудрость старого капитана… Или это обычное арапничество?

Придя на вылет на Благовещенск, я просмотрел по компьютеру погоду: заход будет с курсом 180, а там и глиссада круче, и вход в глиссаду на 300 м, и чистый ОСП. А я помню как

когда-то там уходили на второй круг с Селивановым из-за сильного бокового ветра – не успели подобрать курс после 4-го разворота.

В процессе подготовки к полету озаботились заначкой топлива: мало ли, а вдруг придется кружок-другой сделать. Ну, плеснули пару лишних тонн.

Прогноз предусматривал: видимость 3000, снег с дождем, центр циклона; нижний край 150. Минимум там по ОСП 120х2500. Фактически давали: 3600, нижний край 360, сцепление 0,6.

Потом стало ухудшаться: 2200 на 210; температура +4.

Долго мы с синоптиком колдовали над тем циклоном, примчавшимся из глубин пустыни Гоби: какой такой снег с дождем? Долго высчитывали, попадаем ли пока еще в зону теплого фронта или уже в теплый сектор?

Циклон, в общем, тропический: какой там еще снег, временами до 800; ну, еще какая-то мгла.

Какая может быть в апреле, в сибирском Благовещенске, в снегу, мгла? И какой снег, когда там сцепление 0,6?

А погода ухудшалась. Видимость 2200… Конечно, заряд.

И не вылетать нельзя: прогноз летный. И ветер 130, 7-9 м/сек. А на запасном, в Хабаровске, погода звенит.

Нет, ничего мы тут не предугадаем. Есть вариант принятия решения в НПП: хороший прогноз и один запасной, независимо от фактической погоды. Вот по нему я и решился.

На выруливании старт передал: в Благовещенске видимость ухудшилась до 1700, мгла, вертикальная 140.

Что за мгла? Ладно, поехали.

В полете не дергались, погоду каждые полчаса не ловили.

В наборе отказал гироагрегат курсовой системы; это озаботило: а как я буду выполнять 4-й разворот? Давай-ка переключим контрольный на мой ПНП.

Отвлеклись на несколько секунд… проскочили заданный эшелон 5400. Пока доложили, пока перешли на контроль, я продолжал набор: мы одни в этой ночи, набор нам дали бесступенчатый… обошлось.

Вот так у одного, у другого; вот так и у Ершова. Мало, мало мы летаем.

Рассвело. Доняла болтанка по верхней кромке – полезли на 11100… а там тропопауза, еще хуже тряска. Зато издалека услышали по УКВ погоду Благовещенска: 1400 на 140, мгла.

Ну что. Ветер на кругу дают 200 градусов, 18 м/сек, у земли – 130, 4-7 м/сек.

На Хабаровск без снижения?

Куда лезли?

И тут мне стукнуло: ветер на кругу они дают прогностический… У земли же получается попутная составляющая… посчитай-ка, Руслан… ага, 4,7 м/сек, проходит. А что если попросить зайти с курсом 360? Мы вам и ветерок фактический на кругу замерим…

Давай, ребята, готовиться на 360 правым доворотом. Либо нам разрешат, либо уйдем на Хабаровск.

Что нам предстоит? Тяжелый самолет, посадочная масса более 80 тонн, 2 тонны заначки. Скорость на глиссаде не менее 270. Надо с попутным ветром вписаться в глиссаду, угол наклона которой круче нормального, и попытаться не превысить вертикальную скорость более 7 м/сек. Посадка с явным перелетом, и чуть под горку пробег.

Короче, делаем все заранее, с упреждением. Третий по возможности подальше, 4-й пораньше; да повнимательнее: не упороть бы в Китай. Закрылки на 45 пораньше, как только отшкалится глиссада. Режим на глиссаде ожидается и 78, и даже 75. Только бы не вышибло выше глиссады. Значит, и режим сдергивать пораньше.

Настроил всех. Объяснил всем суть захода, что там нас ждет и как с этим упреждающе бороться. Ну да Сергей Мещанинов уже не пацан, помощник хороший, вертится. Руслан Лукашин старается, да и джипиэска есть, таки существенно помогает, особенно с определением точки 3-го и 4-го разворотов. Володя Дзюба со мной первый раз, но механик опытный, шустрый, от зубов отскакивает. Я и его предупредил, что хоть и постараюсь не сучить газами, но, возможно, таки придется. Но – все плавно, машина тяжелая.

И зашли. На высоте 2000 один раз вякнула ССОС при вертикальной 15. На глиссаде вертикальная стояла 5-5,5 м/сек. Со ста метров я уже видел огни… и правда, желтая мгла, как в жидком чае. Какой там еще снег.

Попутный ветер протаскивал нас; я дожимал. На 100 метров еще раз вякнула ССОС; отпишемся. Поставил режим 75 – скорость 270, руль высоты подрагивает где-то в пределах 10 градусов. На пределе.

Торец прошли на 10 метров, плавно малый газ, замерла… покатились. Учитесь же, ребята, пока я еще жив. Ну, все молодцы.

Старт помогал на заходе. Дал ветер у земли 170 градусов, 5 м/сек. Тактично не спрашивал ветер на кругу; спросил после посадки, сказали: 200 градусов, 15 метров… но к земле уменьшается, сдвига нет. Поблагодарили за помощь.

Циклон этот, оказывается, принес пыльную бурю. Все вокруг покрыто желтой пылью, и в воздухе пыль, дышать тяжело. Сухо, тепло, ветер южный, метров до 10. Снега нет, дождя нет, одна пыльная взвесь. Уж покашлял я. Называется, убежал от домашней пыли.

Так арапничество это или грамотное решение? Мы сделали все для того, чтобы рейс был выполнен по расписанию, вложили весь свой опыт – и ничего не нарушили. Все делалось красиво.

Красота эта после заруливания отозвалась тупой, ноющей болью под ложечкой. И все сильнее и сильнее. Я быстро полез в гардеробчик за сумкой, где пакет лекарств… нет сил вытащить… Меня о чем-то спрашивали – нет, не до вас всех… ой, болит… Дрожащими руками нащупал пакетик маалокса, выдавил в пересохший рот, зажался в кресле… Помогло. Но таки минут десять было мне неважно.

Вот так Виталик Полудин за одну грубую ошибку при посадке в Иране заработал себе язву. Но ведь там была ошибка, а здесь – победа. А цена одна получается.

9.04. С трудом, со скрипом, но продолжаю главу «Снятие напряжения». Вчера пара страниц, сегодня пара – и получилась глава. Вечером думал, не усну, но таки уснул и проснулся с рассветом. Сел и снова пишу, с трудом, со скрипом. И вот, наконец, кончил.

10.04. Раскачался и написал главу «По следам авиакатастроф». Большую ее часть уделил иркутской катастрофе Падукова и моей теории посадки на лед Байкала. Пишу я это для того, чтобы показать внутреннюю работу капитана по проигрыванию ситуаций и вариантов.

Из Благовещенска улетали под дождик. Пыль улеглась, задышалось легче; но к моменту запуска пал туман, прямо на глазах: видимость 600, а на исполнительном дали 400. Ну, взлетели. Полет спокойный; Сергей зашел с прямой и прилично сел. Я уж и не требую нюансов: летает он уверенно – и ладно. Довез меня на машине домой, спасибо.

Филаретыч позвонил. ЦВЛЭК дала ему полгода – и до свидания. Он уже и рад. Ну а я пока вишу.

12.04. На лето Абрамович планирует веерные полеты. Это значит, что с востока летят 6-8 рейсов, их ждут в Красноярске 2-3 самолета, пассажиров пересаживают по основным направлениям и везут на запад. Одна задержка единственного борта – все сидят, ждут.

В том году эта авантюра сорвалась; дай бог, чтобы сорвалась и в этом.

Мне лично теперь и судьба компании, и зарплата, и освоение новой техники, – все до лампочки. Я свое отлетал. Еще чуть болит душа за само летное дело… но оно, как посмотрю, самим летчикам нынче не так важно, как просто выжить в этом безвременье. А я для них книгу пишу…

26.04. Размышляя о наших с Женей путях в авиации, сравнивая их, прихожу к выводу, что если он шел вширь, то я вглубь.

Он освоил 10 типов самолетов, а я 4. Он налетал 15 тысяч часов, а я 19. Получается, что на каждый тип ему в среднем выпало 1500 часов налета; я же только на «Тушке» налетал более 10 тысяч часов.

Я держался за свою «Тушку» и полюбил ее, как жену. Он менял тип самолета в зависимости от выгоды, обивал пороги министерства, не знаю, давал ли взятки, – но он четко ставил себе цель и добивался ее. Менял авиакомпании, скакал из Аэрофлота в Трансаэро, списывался на землю и диспетчерил, вновь устраивался летать…

Я плотно уселся в одном авиаотряде и вгрызся вглубь секретов одного самолета, чтоб познать его до последней косточки. «Тушка» же самый сложный самолет, пожалуй, во всей мировой авиации; это признают все.

Я не искал лазеек в своей летной судьбе, принимая ее как есть.

Констатацией этого факта можно было бы и ограничиться. Но в доверительной беседе он признался, что подход к самолету у него чисто потребительский. Выгоден тот самолет, на котором легче летать и больше платят. Да, на А-310 вообще нет звуковой и световой сигнализации ограничений, но зато на нем он вообще разучился пилотировать вручную. Это как «Москвич» и «Тойота». Ну, конечно, приходится поглядывать. Но у них в компании нет такого жесткого объективного контроля, как в Крас Эйр. И у них в РЛЭ нет такого огромного количества ограничений, а значит, и

придираться вроде не к чему. Они летают спокойно.

Кроме того, полетав на Севере, Женя раз и навсегда понял, что он – любитель тепла, а значит, путь его – в Индию и по ее окрестностям, вплоть до Южной Америки.

Я же, хоть в свое время и сказал, что ноги моей за Полярным кругом не будет, со временем понял, что Север – как раз для меня. Сравнивать же условия полетов и варианты принятия решений там и здесь – нет смысла. Одно дело – наличие информации и связи, другое – почти полное их отсутствие.

Он понимает выгоды компьютера и интернета; я предпочитаю чтение книг и пишу ручкой. Поэтому он живет в Москве, а я в Сибири. И дело не только в интернете, а в том, что в нынешнее время столичная жизнь дает больше выгод. Давал бы больше выгод Магадан – он остался бы в Магадане.

Он гораздо гибче меня; я же закостенел. Менять себя уже поздно, да и я вполне удовлетворен своим путем, о котором могу написать глубокую книгу. Не знаю, напишет ли свою Женя. Да, по-моему, ему глубоко плевать на столь любимые мною нюансы нюансов.

У меня есть ученики; он к этому равнодушен, они не дают ему ничего кроме головной боли.

Короче, я – представитель старого, уходящего поколения, старых, уходящих взглядов, старой, уходящей техники; он – новое поколение. И летать он будет столько, сколько позволит здоровье. Как он сказал: умру – но головой к самолету.

А я, пожалуй, уже готов сложить оружие.

Главное, чувствую, организм сдал. Под вдохновением я еще могу там отплясывать, понимая, что это уж предпоследний раз. Но болячки задавили. Чуть пыль – задыхаюсь. Боюсь спирографии. Спина, шея, ноги – постоянно болят. А моральная обстановка этой битвы среди белых халатов за полетань – угробит хоть кого. Придерутся – скажу, списывайте. Готов.

Сами полеты отталкивают тем, что я явственно вижу: мне не хватает внимания в обычной обстановке, а на напряжение всех сил в экстремальной ситуации организм реагирует болью в желудке. И зачем мне язва в старости? И еще начинает давить синдром Рулькова: уйти непобежденным.

Организм сдал и тем, что если чуть передозирую нагрузку – выскакивает новая болячка: то в колене растянется сухожилие, до этого выдерживавшее и большую нагрузку; то чуть вспотеешь – бойся прострела или бронхита, хотя совсем недавно плясал, по три футболки за вечер менял…

Короче, мне теперь надо с большой опаской, осторожно, а главное, не спеша, подходить к любой работе. Обдумать,

приспособиться, обставиться обтекателями и преодолеть вечное мое нервное нетерпение. По-стариковски.

Грядут у нас в жизни большие перемены. И самое страшное из них всех то, что Надя воспринимает мой уход с летной работы как конец жизни, а я – как начало новой. Наконец-то отвяжусь от вечно висящей ответственности: телефон, медкомиссия, принятие решений. Свалится жилищный вопрос. И хоть не станет денег, но жалкую пенсию я буду тратить на себя, и от меня будет зависеть, какие желания я смогу себе позволить. Начнется, наконец-то, свободная жизнь. Начнется тот долгий, благословенный период, когда не привязан.

Было бы здоровье.

9.06. Хожу и думаю. Хожу и думаю. И думаю, и думаю. Всё, желание мое летать погасло. Дом в деревне властно забрал все желания, и стремления, и силы. Это не дача и не временное пристанище Я здесь живу. Уже сейчас. Я примеряюсь к будущему одиночеству, я вслушиваюсь в себя: не тянет ли обратно в тот, прежний, уже становящийся прошлым, небесный мир. И думаю, и думаю.

Ну, пройду я ту медкомиссию. Ну, пролетаю еще год. Без интереса, на нервах, боясь, что допущу промах… Я этого стал бояться. Склероз таки есть, это видно и в быту, и за рулем. А тут самолет. Самое время уходить непобежденным.

И что-то мне все равно, проводят ли меня торжественно или тихо напишу заявление и больше в конторе не появлюсь. И судьба мой книги как-то не волнует. Все это как бы позади, как бы в дымке… ушло.

И мало того, что нет желания летать – так для того, чтобы летать, требуется пройти через эти медицинские малоприятные перипетии. Господи, хоть бы меня списали.

А то, что денег не будет… это еще впереди. Ну, год… что он даст – тряпок еще купим, или ту мебель. А здоровья заберет прилично.

Больше года, ни на каких условиях, ни при каких обстоятельствах, летать не буду.

15.06. Последний день отпуска. Накануне Менский уже стал меня теребить: давай-давай, скорее проходи комиссию…

По рассказам коллег, нынче летом работа совсем другая: сидения мало, полетов много, даже очень, и все больше по ночам.

Оно мне надо?

Ладно, пойду сдаваться докторам.

Не так много и назначений. Сделал кардиограмму, флюорографию; в понедельник сдам анализы. Самое главное: договорился с лабораторией. Бутылка шампанского и коробка конфет пришлись как раз кстати к завтрашнему Дню медика. Ну, поглядим.

19.06. Анализы прошли. Я зашел поблагодарить. В действительности, повышен билирубин, где-то под 30. Ну, дело сделано; главное, обошлось без переживаний. И без малейшего угрызения совести.

С утра взял книжку и, несмотря на заклинившую шею, внаглую прошел РЭГ.

Висят три назначения, которых у нас не делают: спирография, рентген желудка и ректороманоскопия. Делай где хочешь, была бы бумажка с печатью. Ну, Игорь пообещал.

Уролог еще грозилась отправить на УЗИ простаты.

Пока речи нет ни о каких мониторах на сутки, и я совершенно не боюсь велоэргометра: уж сердце-то на стройке хорошо натренировал. Беспокоит неуклонно растущее давление. Это возраст, и надо, надо, надо начинать думать о том, что таки, самую малость, придется всерьез урезать жратву и соль. А двигаться, двигаться, двигаться надо постоянно.

Нет, ну уж раз комиссия пошла, то у меня душа заболела за полеты. Не то что уж так хочется летать, нет… Хочется заработать. Чтоб уж совесть была чиста: и ровно 35 лет отлетать, и Юльке детскую, и нам диван, и детям спальню, и, может, нам еще микроволновку… новый холодильник… магнитолку… новые шины на «Ниву»… шторы в зал… да чуть приодеться… да постельное… Его же царствию не будет конца.

Но раз уж пошло дело, надо этот год отлетать.

20.06. С утра съездили с Игорем к нему на работу, и за два часа я получил три бумажки: рентген желудка, спирограмму и трубу в зад. Причем, две первые бумажки – честно. Спирограмму дул дважды, компьютер барахлил. В желудке гастритик, но куда ж без него. Без трубы как-то обойдусь.

Понаставив, где можно, красивых печатей для солидности, поехали домой с чувством полного удовлетворения.

Завтра кручу велосипед, послезавтра прохожу психолога и

предварительно прохожу врачей, а с понедельника, благословясь, пишем эпикриз. Спешить совершенно не требуется, а я рванул.

21.06. Открутил педали как молодой. Съездил на часок в контору, расписался за приказы. Менский смеется: да ты здоров как бык; вот еще Шлег такой же, да Ефименко. Все жалуетесь, а комиссию махом проходите. Деды, называются.

Хваля меня после велосипеда, докторша заикнулась, к слову, о Филаретыче: мол, отлетался… Им-то сразу понятно, что у него ишемия. А Витя все надеется.

22.06. У психолога я кончил, как всегда, первым из всей группы. Но, прямо скажу, работал на пределе сил, буквально спина мокрая была.

Спирометр выдул 5200 против 4800 и 4500 в прошлые годы. Ну, полезно нырять или вредно, покажет вскрытие.

Сходил в баню, торопился: из магазина должны были привезти мебель. Как раз успел. Сразу после бани минут сорок на взлетном режиме, бегом, таскали с Игорем тяжелые пакеты на 5-й этаж. Ибо лифт по закону подлости не работал. И ничего. Руки только слегка дрожат.

25.06. Все, квиток в кармане. Скоростная комиссия получилась, без сучка и задоринки. Получилось, и правда, что я здоров как бык. И семь диагнозов.

Вышел с квитком, душа поет… как курсант.

Нет, ну просто я доволен, что, по обычным меркам, здоров, что прошел медкомиссию совершенно без нервов… в первый и в последний раз. И жизнь хороша.

3.07. На работе эпопея: начинаем полеты с весом 104 тонны. А это значит: будешь, Вася, сидеть в командировках и провозить, провозить, провозить молодых командиров. Ничего, средний надо повышать, и можно делать это, спокойно сидя в салоне и болтая с проводницами. А то пацаны наши не знают, что такое 104 тонны…

А пока поехал я в управление сдавать зачеты на продление пилотского. Раньше бы переживал, наглаживал бы шнурки и т.п. Нынче мне нечего бояться. Я старейший капитан; они все – мальчишки против меня. Подпишут. Я никуда не спешу. Сижу

дома, гоняю чаи – пусть члены этой ВКК, или как там она называется, собираются; я подъеду.

4.07. Под Иркутском вновь авиакатастрофа: упал Ту-154М, все погибли. Из сообщений по разным каналам телевидения пока ясно только одно: самолет компании «Владивостокавиа», куплен в Китае два месяца назад; рейс из Свердловска во Владик с посадкой в Иркутске.

Дело было ночью, погода, как утверждает телевидение, была сложная, самолет делал два захода, упал на третьем, в 34 км от города.

Вот это уже настораживает.

По скупым кадрам видно, что упали где-то в поле, корреспондент утверждает, что чуть ли не плашмя. Ну, командир, Валентин Гончарук, пилот опытный, первого класса…

Все мы опытные, только по-разному.

Сваливание? Почему не смог зайти с первого раза? Со второго? На опытного не похоже. Почему не ушел на запасной?

Сижу, жду дальнейшей информации. Известно, что оба МСРП нашли. Клебанов с Шойгу разберутся.

А я стою послезавтра в Читу. Давненько там не бывал; ну, с нами Пиляев, дает вторую провозку штурману. Он там недавно был, говорит, полоса стала ровная, рулежки широкие, перрон хороший, вокзал новый… только пассажиров нет. Глиссада та же, только вход в нее стал выше на 200 метров. Ну, слетаем.

Зачеты в управлении принимали у меня милейший Николай Иванович Устинов, да Вася Капелус, ну, еще пара человек. Больше в очереди стоял на регистрацию, а сам процесс зачетов занял 5 минут, аккурат пока обошел кабинеты.

Вот снова по ящику утверждают, что пилот пытался совершить аварийную посадку вне аэродрома.

Пожар? Нет, раз делал два захода и не смог сесть, то, скорее, очко… А это для опытного пилота первого класса никак не подходит.

Но я не имею морального права осуждать брата своего по небу на основании предположений тети из ящика. Была, видимо, веская причина.

Хотя… у покойного Толи Данилова, царство небесное, тоже была причина.

Когда отправляешь «опытного пилота первого класса» в

первый самостоятельный полет на тяжелом лайнере, то одна мысль: господи, пронеси! Не дай ему ни сложных условий, ни отказов. Пусть хоть полет-другой пройдет спокойно, чтоб человек освоился…

Может, и здесь так? Может, опытность капитана заключалась всего лишь в нескольких самостоятельных полетах? Я же ничего о нем не знаю. Но я знаю, какой нынче контингент.

Как военный летчик не любит покидать машину с парашютом и до последнего тянет ее к аэродрому, так и гражданский пилот никогда не будет стремиться сесть вне аэродрома… если только он не из вертолетчиков. А у нас есть и такие.

Самое надежное – система посадки. Если наземная система работает, а тебе край надо сесть, горишь, – то настройся, подготовь экипаж и в любом сложняке лезь, пока полоса не ударит по колесам. Но для этого потребуется известное мужество. Надо всегда быть внутренне готовым к абсолютно слепой посадке.

Мне, старому капитану, волку, легко это говорить.

Но, извините, я себя сделал сам.

После падения был пожар: на кадрах видно дымящиеся обломки. Значит, топливо в баках было.

Были ли закрыты по погоде Братск, Улан-Удэ, Белая?

Вася, это не с тобой. Охолонь. Займись чем-нибудь. Сколько их билось на твоей памяти…

Сижу в безделье. Общая усталость после трудового отпуска в деревне плавно навалилась, и хочется уже в рейс, отдохнуть.

Под впечатлением катастрофы полез в свои тетрадки и зачитался. Даже удивляюсь, как складно написано – неужели это я писал? Особенно вторая тетрадка для профессионалов, по заказу Фуртака и Дударева. По прошествии трех месяцев не ощущается ни фальши, ни натуги. Надо дописать и отдать Фуртаку. Философии накрутил, теперь надо расписать предполетную подготовку, чтобы логически подойти к тому, что уже описано в первой тетради.

Смотрю ящик дальше. Упоминается высота 2500 м; самолет набирал высоту, затем связь прервалась. Значит, таки уходил на запасной? Связь прервалась на удалении 22, а нашли останки на удалении 34 км. С этой высоты, на скорости 550, самолет падал чуть больше минуты, ну, полторы; значит, вертикальная была, в среднем, около 30 м/сек, а это значит, либо отказ управления, либо экстренное снижение. Причина, значит, была.

Шойгу говорит, самолет упал на 3-м развороте, с высоты 850 м, с курсом, обратным посадочному, плашмя. Ищут причину.

Штопор, что ли?

Об экипаже зам. ген. директора компании сказал, что опытный капитан, много лет летал на этом типе.

Чего ж тогда он лез и лез, а не ушел сразу на запасной. За 4 минуты до падения он доложил, что на борту порядок.

5.07. Практика показывает, что тяжелые самолеты бьются большею частью не столько по матчасти, сколько по вине экипажа. Чаще всего нарушение или ошибка заводят экипаж в такую ситуацию, когда малейший сбой матчасти приводит к катастрофе.

Экипаж после двух или трех(?) заходов снова выполняет полет по кругу и докладывает, что видит полосу. Значит, до этого не видел. Может, уговорил диспетчера разрешить ему снизиться и сделать кружок-другой… контрольный замер…

Короче, смену диспетчеров отстранили и терзают. Возможно, как всегда, каждый – и экипаж, и диспетчер – взял на себя свою долю ответственности… и тут какой-то сбой. Причина, возможно, по матчасти была.

Трудно предположить, что экипаж на третьем круге допустил сваливание, потеряв скорость.

Хотя я знаю случаи. Иные катастрофы не укладываются в мозгу: как мог капитан допустить такое! – а допустил.

Удар был на небольшой скорости – видно почти целые тела, как всегда, обнаженные: клочки дюраля срывают одежду.

Если Фальков упал на скорости 460, под углом, то разброс обломков – полосой, деревья на их пути расщеплены, раздроблены до волокон. А здесь лежит куча дюраля. Правда, обломки очень мелкие.

Да что я тут строю предположения. Истина окажется проще. Причина будет глупая. Сколько уже раз я так предполагал, выдумывал, а потом разводил руками – какая нелепость!

Вася, потерпи еще годик. А потом спокойно иди себе на пенсию. И моли бога, чтоб на старости лет не подсунул ситуацию. Чтоб дал долетать.

…Самолет, и правда, упал плашмя: площадь разброса 100х60 метров. Мне кажется даже, что такой разброс свидетельствует о падении на малой скорости, с очень небольшой, явно не 850 м, высоты. Может, и правда, они пытались сесть на вынужденную, но

ночью не рассчитаешь, наобум… и в последний момент полностью взяли штурвалы на себя, чтоб хоть спарашютировать на лес.

Командир пролетал 30 лет, общий налет на «Ту» 3600 часов, капитаном 1500 часов. Прямо скажем, не густо. Года четыре он капитаном, ну, может, пять.

Смущают меня эти три захода. Почему не сел с первого раза, зачем так настырно лез и лез?

Тут может быть причастен любой фактор, о котором и не подумаешь. Уговорили, допустим, срочно доставить пакет с деньгами: а там встретят и хорошо заплатят. Только сядь в срок.

И таких примеров можно привести сколько угодно. Во всяком случае, если вскроется какая-то совершенно не относящаяся к полету причина, я не удивлюсь. Летчик нынче за доллар готов рисковать.

Правильно сказал в интервью директор Рыбинского моторного завода: вот, строятся всякие предположения, подозрения и т.п., а когда выясняется истина, диву даешься, какое только бывает стечение самых непредсказуемых обстоятельств, – ну не может такого быть!.. а есть.

Клебанов дал первое интервью. Погода и работа матчасти, по его словам, были без замечаний… до момента падения.

Где надо сказать витиевато и непонятно, туда посылают Клебанова. Мы уже год так до сих пор и не знаем причину гибели «Курска» – расследовал Клебанов.

Теперь он говорит, что расшифровали записи, но окончательные выводы будут не раньше 9-го числа.

И тут же: «запись некачественная, трудно разобрать…» Я видел тот лентопротяжный механизм – только в земле испачкался, и уже: «некачественная запись, плохо сохранилась…»

Исключены две версии: теракт и пожар на борту. И – самолет падал вертикально, чуть с левым креном.

Я вообще представить не могу, как это: летящий на кругу самолет вдруг теряет скорость с 400 почти до нуля и падает вертикально. Странно все это.

Даже если бы он свалился в штопор, то упал бы носом вниз.

6.07. По катастрофе: отметаются все версии по отказам, пожарам и пр. И плавно подходишь к мысли: человеческий фактор.

Все расшифровано. Двигатели не отказали. Топливо было. Погода на 3-м развороте роли не играла. Никаких трех заходов не было – журналюги как всегда перепутали третий заход с третьим

разворотом на кругу. Но, видать, причина настолько ошарашивающая, что тянут время до понедельника, чтобы выдумать что-либо правдоподобное… вроде тех хитромудростей с топливной системой южно-сахалинского Ту-154, который сбили под Хабаровском.

Ну, правильно: Клебанов официально заявил, что осталась единственная версия… но чтобы заявить о причинах, надо уточнить…

Вот-вот: надо уточнить, как врать.

Продумывая варианты развития событий при полете по кругу, я могу предположить только одно: что самый опасный этап, касающийся запаса продольной устойчивости, это как раз район 3-го разворота. «Эмка» очень чувствительна к потере скорости на кругу с чистым крылом. Момент после выпуска шасси перед началом выпуска закрылков, да еще летом, да с большой посадочной массой (а у них официально было около 77 тонн), опасен исключительно малым, мизерным запасом по углу атаки, где-то всего около одного градуса до срабатывания АУАСП.

Я, пролетав на «Ту» 20 лет, стал опасаться этого момента лишь в последние годы, когда к нам поступили «эмки». Пример тому – полет с Колей в Мирный. На «бешках» запас гораздо больший.

Что говорить тогда о капитане, всю жизнь пролетавшем на Як-40, которому всего лишь три года назад доверили «Ту».

Погода была исключительно хорошей. Двигатели работали до самого столкновения с землей.

Может, выпускали интерцепторы да забыли их убрать?

Если произошло сваливание на малой скорости, надо отдать штурвал от себя. Но если это произошло на малой высоте… просто не хватит высоты вывести. Не хватит ни высоты, ни нервов – и будут драть на себя рефлекторно.

Скорее всего, таки произошло сваливание.

Уже и по ящику прозвучало: скорее всего, ошибка экипажа.

Опять из-за одного… слабого пилота нас всех задолбают разборами и занятиями.

8.07. Рейс на Читу получился не совсем удачным. Пиляев все ворчал, все ему было не так: и рулю-то я быстро, и в Чите подныриваю под глиссаду, и крен предельный загорелся, надо отписываться, и… в конце концов дома с курсом 108 он испортил мне посадку.

Но я все стерплю. Еще годик. Обстановка все хуже и хуже, и, я

вижу, меня хотят загнать в тесные рамки обтекателей на их задницу.

Щас. Я как летал, так и долетаю, как делал, так и буду делать. Самое главное – не дать им повода, возможности испугать меня поркой. Мы ужо пужаные.

Либо я летаю свободно и раскованно, без страха и в полной уверенности, что вот я-то как раз и владею инструментом в абсолютно полном объеме и справлюсь без их указаний, как справляюсь уже 30 лет с гаком, – либо я вынужден буду просто уйти, послав их всех известно куда, со всем знанием предмета. Учить меня уже поздно; я сам кого хочешь научу и покажу руками.

Слова Сергея «если б я не включил реверс, получилась бы у тебя посадочка…» – лишние. Если б его не было с нами вообще, посадочка бы получилась, как сегодня в Минводах. И – никаких проблем.

Серега сам уже старый и всего боится перед концом летной карьеры.

Все мое мастерство держится на уверенности в себе. Может – в самоуверенности, пусть кому-то покажется и так. Но я на «Тушке» двадцать лет командиром летаю, и получше иных, и многих. Руками летаю, не языком. Так пусть лучше самоуверенность, чем неверие в себя.

Тут, блин, глаза уже ни хрена не видят, левый так вообще… Ну да на годик хватит.

Прилетели; Серега поворчал и побежал в расшифровку – уговаривать за то мигнувшее табло предельного крена 30 градусов. Ну, мне этого не надо – я не видел никакого криминала в загорании этого табло. Заходили мы как по ниточке.

Короче, сел я тогда в машину и помчался к себе в деревню, огурцы поливать.

9.07. Всю ночь в Минводах лил дождь. Всю ночь не давал спать единственный комар, а раптор я забыл захватить. В 7 утра по красноярскому я встал, умылся и сел писать главу «Предполетная подготовка». Ну, высосал из пальца кое-что, немного поворчал. И хватит на этом; надо отдать тетрадь Косте, пусть делает с нею что захочет.

10.07. Ни хрена левый глаз у меня вдаль не видит. Чуть устал – никакой резкости, как пятно темное в центре поля зрения. Но годик-то… даже меньше…

В Минводах заходили через заряд дождя, ну, к полосе, правда, выскочили. Посадка удалась. Но что-то я замечаю: в очках, в единичке, я вижу вдаль уже лучше, чем без очков. Катастрофически растет дальнозоркость. На машине в сумерках стало трудно ездить.

Через полтора часа у меня тренажер, под 104 тонны; там нас четыре экипажа собралось. А завтра в ночь лечу в Якутск.

После тренажера зашел в контору. Там гул: Фуртак добыл сведения о катастрофе, собрал разборчик командного состава, зачитал.

Ну, свалились. После выпуска шасси скорость на 3-м развороте у них упала до 355, срабатывал АУАСП… и тут почему-то руль высоты ушел до упора вверх, самолет задрал нос с перегрузкой 1,7.

Дальше суета в кабине и маты, до самой земли.

Но интерцепторы были убраны. А вот закрылки – самое главное – не были выпущены.

Приехал домой, там по ящику Клебанов дает интервью. Матчасть была исправна, сваливание и штопор – результат управляющих действий экипажа. Всё.

Солодун, со слов Фуртака, записал и цифры: они таки пытались разогнать скорость, им это даже удалось – до 404 км/час… и тут бы выпустить закрылки на 15 – нет, хватанули на себя и вновь, видимо, свалились.

РЛЭ прямо указывает: при выводе из сваливания перегрузка не должна превышать 1,3, чтобы избежать повторного сваливания.

И – маты, маты, маты… Такой вот экипаж.

Неопытность налицо: на тяжелой, 79 тонн по бумагам, машине выпустили шасси до третьего разворота, а на третьем допустили потерю скорости. Пусть там, может, и что-то с матчастью – хрен с ним, давай немедленно закрылки! Нет.

А ведь мы, красноярцы, выпуская шасси, заранее держим руку у рукоятки закрылков и строго следим за темпом падения скорости и за загоранием зеленых лампочек: только загорелась последняя – тут же закрылки на 28! Сразу, иной раз и не дожидаясь загорания той запаздывающей лампочки, – ну, рявкнет сирена, да и хрен с ней, главное – отодвинуть критический угол атаки и вовремя добавить режим.

Ну, теперь нас затрахают занятиями, а пассажир будет коситься: и этот летун тоже «первого класса»… знаем мы ваши классы…

11.07. Пилотировал второй пилот, под неусыпным контролем опытного командира, профессионала. Мы такие случаи знаем. Не так-то просто контролировать действия второго пилота, а паче предвидеть развитие ситуации. Вот в чем суть опыта и профессионализма, капитанского опыта.

У той скороспелой, собранной с бору по сосенке авиакомпании нет ни опыта, ни школы; у нас, красноярцев все это есть… правда, рушится. Вся эта катастрофа – следствие и иллюстрация к развалу системы.

Я бьюсь за сохранение нашей школы, пишу в назидание молодым, как и в чем я вижу красоту нашей работы. Может, кого и зацепит за душу.

Красота работы… А Клебанов говорит: до момента срабатывания АУАСП все было адекватно, а как запищало над ухом, сразу стресс, шары на лоб, а через 11 секунд – паника, захлестнуло эмоциями, и неадекватные действия, приведшие к штопору.

За 11 секунд как раз можно было спокойно выпустить закрылки – единственное, что требовалось по технологии работы.

У кого из нас на «эмке» не срабатывал АУАСП.

12.07. Этот… Гончарук, в неопытности своей, вместо того, чтобы выпустить закрылки, дал взлетный режим, на котором и врезался в землю.

Коллеги его без зазрения совести говорят, что это «человек неба». Такие вот пилоты, такие вот суждения. А налетал он тысяч десять часов, да только командиром на «Тушке», по слухам, всего-то часов триста. Да это не так и важно. Школы, школы нет.

Ну что, Вася. Ты втайне так и предполагал, только, уважая все-таки коллегу, брата своего по профессии, все выискивал смягчающие обстоятельства. А он просто слабак. Взял и свалил машину с людьми. Истина оказалась до глупого простой.

Разгонять надо такие вот кумпаньи. Если б они еще не людей возили – то и пусть себе захлебываются в пучине рынка.

Но мы возим людей.

В Якутске на заходе я показал мужикам, какой остается запас по углу атаки после выпуска шасси и как убегает от красного сектора вниз стрелка при немедленном выпуске закрылков. Что тут неясного.

14.07. Полет в Читу без эксцессов. Посадка с попутным ветром мне удалась, но с перелетом: черт возьми, отвлекался, все следил за этим дурацким табло «Предел глиссады» и шел по продолженной глиссаде, как первоклассник. В процессе дли-и-ительного выдерживания стащило с оси метров на пять. Перелет до последних знаков.

Либо надо было ее тупо ронять с метра.

Олег дома зашел с прямой хорошо, но у него низкое выравнивание; я весь сжался, однако посадка получилась мягкая, скоростная, притер без выдерживания, с тенденцией к отскоку, но аккуратно и сознательно придержал штурвалом. Точно на знаки и точно на ось. Ну что тут скажешь: молодец. Павда, он ни на какое табло не отвлекался.

16.07. Сочи. Хватило одной ночи, чтобы пожелать поскорее отсюда убраться: духота, неудобная кровать… извертелся. Правда, перед этим чуть нагрузил себя ходьбой и морем, противно-теплым, как моча. Очень аккуратно позагорал, еще аккуратнее попрыгал с пирса. Ну и хватит. Вечером улетаем в Норильск через Нижний.

Посадка в Сочи мне не удалась. Весь полет снимали параметры; на снижении надо было делать площадки с закрылками, нас увели далеко в море и сбили весь стереотип.

Сама же посадка вышла скомканной: из-за сдвига ветра у самого торца пришлось сдергивать режим, а поставив малый газ, я едва успел подхватить, как упала. Касание исключительно мягкое, но – в процессе парашютирования, а это чревато малоскоростным козлом; я тут же штурвалом от себя предупредил отскок, но переднюю ногу удержать не удалось, и она грузно опустилась; перегрузка 1,3. Но нога оказалась крепкая, выдержала.

Тормозил не спеша: полоса длинная, но все же из-за жары на всякий случай вызвал воду, облить колеса. Техники что-то стали упираться: мол, колесные вентиляторы эффективнее обдуют, а мы пока одну ногу обольем, на другой перегреются диски.

Я пожал плечами: так обливай шустрее, шланг длинный, встань сзади и бей струей поочередно вправо-влево, только не муздыкайся и не спорь, время уходит. Мое капитанское дело вызвать воду. А выплавятся термосвидетели – это уже ваши проблемы.

Удивительное дело: в образцово-показательном аэропорту Сочи – и вдруг валандаются, выспориваются. Нет, поистине, авиация рушится.

Перед вылетом в штурманской читал опубликованные в газете (!) радиообмен и переговоры экипажа в кабине. Вся ситуация от срабатывания АУАСП до удара об землю заняла 29,5 секунд.

Что интересно: экипаж делал все правильно, и командир контролировал как положено. На скорости 400 он проверил центровку по положению руля высоты. Скорость все не гасла, и он все подсказывал «гаси, гаси». Может, и правда, забыли убрать интерцепторы?

Характерный момент: по достижении высоты круга второй пилот стабилизировал высоту автопилотом, т.е. нажал кнопку «Стаб Н», о чем и доложил вслух. Здесь есть одна особенность. Если тумблер «В болтанку» включен, то стабилизация высоты будет загрублена и самолет будет раскачиваться по тангажу, ловя высоту, по затихающей синусоиде. Если в это время энергично ввести в разворот с креном более 15, то самолет начнет раскачиваться еще сильнее, по вариометру иной раз до 2-3 м/сек. При этом скорость, естественно, тоже гуляет. Угол атаки при малом запасе мог сгулять аж до срабатывания АУАСП.

Режимы они ставили по команде: «70, 80, 82». Потом крик капитана: «Б…дь! Что вы делаете!» – и 4 секунды пищит АУАСП. А дальше гвалт: «Выводи! Так, так! Тише, тише!» Маты, маты… потом: «Всем нам пиз…ц!» Да еще несколько раз: «Взлетный!»

Ну а о закрылках и речи нет. Они не ожидали, не были готовы к такому развитию событий, не восприняли хладнокровно сигнал АУАСП. Капитан был явно не готов хладнокровно отреагировать на сигнал установкой рукоятки закрылков в положение 28 и дачей режима, ну, 84. Хотя, собственно, уже стояло 82. Только закрылки и надо было.

А раз не был готов, то – салага… при всем его налете в 11 тысяч часов.

Нам тут в Чите об этой расшифровке рассказывал наш коллега – бывший пилот Ту-154, а ныне, видать, комэска на Ан-24. Он налетал в свое время на Тушке 1500 часов вторым. Так вот, пока мы вместе шли из АДП, он оживленно комментировал. Но на мое замечание, что надо было только сунуть закрылки, он возразил, что лучше дать вовремя взлетный…

Человек не понимает – комэска! И тот, Гончарук, тоже не понимал… и так и не понял.

Гнетущее впечатление оставляет эта публикация, лежащая в штурманской под стеклом; молодым перед вылетом ее лучше бы не читать.

Картина события вырисовывается такая. Они снижались от Раздольного к 3-му, видать, шли по пределам: капитан был озабочен, успеют ли потерять высоту, и прикидывал вслух, что таки потеряют – за счет низкого давления аэродрома, 710 мм. Он несколько раз говорил, что, дома, мол, на Дагес занимаем такую же высоту – и успеваем с прямой.

Но скорость, разогнанную на снижении, надо было гасить. Ну и гасили. Даже если и убрали на эшелоне перехода интерцепторы, то занять к третьему высоту круга им очень уж хотелось, поэтому режим поставили 70, почти малый газ.

Я, заходя под 90, а паче под 180 градусов, никогда не стремлюсь занять высоту круга к 3-му, даже наоборот, учу ребят: при высоте 3-го разворота по схеме 600 м – лучше начать выполнять его на 1000. В процессе разворота на 90, а тем более на 135 градусов, эти 400 метров потеряются на том же малом газе, без лишнего сучения режимами и без перерасхода топлива. А уж потом, по мере падения скорости – падения предвиденного и контролируемого экипажем, падения, на темп которого завязана вся цепь последующих операций, – где-то за 50 метров до высоты 4-го разворота и на скорости 330-320 я даю расчетный, заранее обдуманный мною и озвученный экипажу, адекватный темпу падения скорости режим. И к началу 4-го у меня самолет сбалансирован по тангажу и по скорости, идет в режиме горизонтального полета, на скорости 290, и я занят корректировкой плюс-минус процент, чтобы поймать уж точно и потом не трогать подобранный режим до самой земли. В это время как раз читается карта, и первое в ней: «Интерцепторы!»

Итак, тут налицо спешка. «Держи козу!» Неустойчивое, почти неконтролируемое снижение на самом пределе; лихорадочные расчеты: успеем? не успеем?

Что не успеем? Горит? Видать, им горело.

«Вываливай полностью»… Что вываливай – шасси? интерцепторы? Шасси вываливаются всегда полностью, а вот интерцепторы можно выпустить и на 15, и на 30 градусов, и полностью.

Вот зацепка. Вполне, вполне могли – по РЛЭ это разрешается – для гашения скорости выпустить интерцепторы в промежутке от эшелона перехода до высоты круга. Могли. И могли в спешке забыть их убрать. А включив режим автопилота «Стаб. Н» удивились быстрому падению скорости и стали добавлять режим, а тут уже подошел третий разворот; завалили крен, а включенный тумблер «В болтанку» раскачал им нос, и забытые интерцепторы сорвали поток. Так вполне могло быть.

Спешка. Сколько раз я покупался на ней и как много работал потом над собой, чтобы научиться предвидеть и не спешить. Десять тысяч часов. Двадцать лет. На одном типе самолета.

Опять упал самолет, на этот раз Ил-76, на взлете, под Москвой. Компания «Русь», созданная нашим прохиндеем Рыбьяковым… тихушники… Наверняка перегруз.

Надо бы написать главу «Спешка» И еще о работе с АУАСП и тумблером «Включить в болтанку». Но какая-то лень. Как люди эту жару любят. Я вот лежу, весь мокрый, периодически бегая в душ; и моря того не надо. Работать не хочется, мысли вареные. Может, в Норильске… там хоть стол есть, а здесь пишу на тумбочке… локоть висит…

Тем не менее, вместо того, чтобы поспать перед полетом, видя, что по жаре не уснешь, да еще эти вертолеты носятся над головой, аж волосы шевелятся, – я на едином дыхании написал главу «Выводы практического летчика по катастрофе Гончарука». Там я вполне подробно все по полочкам разложил: и про АУАСП, и про тот тумблер, и про темп падения скорости.

А главу «Спешка» надо обдумать. Это философия.

17.07. В штурманской Нижнего Новгорода появилась, наконец-то, информация о катастрофе в Иркутске. Документ пространный. Из расшифровки явствует, что они выпускали интерцепторы, но таки убрали их, а свалились ну уж совсем по разгильдяйству. Перечислять все их абсурдные действия можно долго. Угол атаки 40 градусов, перегрузка 2,0, крен 48 градусов… Мы это все скоро выучим наизусть.

20.07. Солодун не может себе представить, чтобы экипаж так вот бездарно, на ровном месте, свалился. Он все предполагает, что оторвался закрылок или еще что. Ну не могут пилоты так вот действовать.

Но я ему рассказал то, что слышал в интервью Клебанова: все разрушения самолета, всех его деталей, произошли только в результате столкновения с землей. И Вячеслав Васильевич сник: как же так!

Выходит, вот так умеют люди летать.

Отдал я Вячеславу Васильевичу вторую тетрадку, он ее прочитает и отдаст Чекину – и далее по инстанции. Гора с плеч.

Что касается Ил-76, то, по слухам, они взяли топлива до Норильска и обратно, чтобы не платить лишнего за дорогущий северный керосин. А это 30 дополнительных тонн. А жара в Москве стоит +32. И пятикилометровой полосы им не хватило: пропилили полуторакилометровую просеку в лесу…

23.07. У нас в эскадрилье два ЧП. У кого-то отказал двигатель, пришлось вырабатывать топливо и садиться. И еще у кого-то в Краснодаре после взлета отказ двух гидросистем, садились на вынужденную и выкатились на боковую полосу безопасности. Поеду в контору, узнаю подробности.

Наши ребята разговаривали с южно-сахалинцами насчет того, упавшего под Хабаровском, Ту-154. Ну, говорят, правды не скроешь: там упало два самолета: Ту-154 и Ту-95. А нам вешают лапшу насчет топливной системы.

Но уж насчет иркутской катастрофы – не те времена. На разборе, пока мы летали в Читу, огласили посекундный хронометраж действий экипажа… но так ничего и не ясно. Взять, что ли, у Фуртака, материалы, да проанализировать. А с другой стороны: что там неясного? Я все написал.

Двигатель на 704-й погнал стружку у абаканцев, которые летают в нашей эскадрилье. Точно: разрушение подшипника ротора. Заменили двигатель, и я полетел на ней в Читу. Ну, двигатель вяло реагирует на дачу режима, а уж при включенном реверсе и вообще отстает. Машину бросает в сторону. По прилету записали.

Сам полет удался. Мягкая посадка в Чите, но снес 7 кордов со среднего колеса на левой тележке; заменили. Видать, барахлил датчик юза.

Дома идеальный, с подробными комментариями, заход с прямой и идеальная посадка Олега Бугаева.

Что касается отказа двух гидросистем, то это у Олега Пономарева из 3-й АЭ. Молодой капитан, но молодец. Вторая гидросистема отказала чуть позже; им удалось выпустить аварийно шасси от третьей гидросистемы, а закрылки вышли только на 26 градусов. Там лопнул дюрит на шасси, ушла жидкость. Но все равно, капитан молодец: сел с весом 98 тонн, по жаре, без тормозов, без управления передней ногой, и хоть и выкатился вбок на 25 м, но это, видимо, из-за того, что к концу пробега уже стравилось все давление в гидроаккумуляторе. Ни

фонаря не сбил, и машина цела. Абрамович обещал наградить экипаж.

Ну а я отлетал свои 34 года. Завтра пойдет 35-й; надо бы отметить, а заодно – и день ПСП на Як-18А: 26 июля 1965 года.

Коля Евдокимов потихоньку летает за рубеж, скоро вылетает программу и получит самостоятельный допуск. Единственный, кстати, в эскадрилье. Надеюсь, он уже прошел этап детских болезней молодого капитана.

Моя школа. А душа за него все болит.

27.07. Утром я поехал на разбор. Нас посетил Фуртак и быстро, толково, со схемой на доске, рассказал всю ситуацию с отказом гидравлики у Пономарева.

При уборке шасси у них лопнул шланг системы подтормаживания колес после уборки. Стравилась 1-я гидросистема, шасси не убрались. Пока они остановились на 900 метрах, и стали выяснять ситуацию, упало давление во 2-й гидросистеме.

Олег Борисович Пономарев принял решение об экстренной посадке с обратным взлету курсом. Выполнив левый разворот на 180, они выпустили шасси аварийно от 3-й гидросистемы на скорости 400, согласно РЛЭ. Как только скорость после выпуска упала до 290, угол атаки дошел до 16 градусов, и сработала сигнализация АУАСП.

Самолет с весом 98 тонн (по бумагам), в 33-градусную жару, на высоте 900 м, с выпущенными шасси, на скорости 290 не летит, требует разогнаться выше 400. А как на такой скорости садиться?

Вот готовый иркутский случай, и условия еще хуже, чем у Гончарука.

Капитан поставил номинал и – вот она, красноярская школа! – ничтоже сумняшеся поставил рукоятку закрылков на 28. Есть там давление – нет давления – а… на всякий случай. Не помешает. Авось…

И авось сработал! От эволюций самолета часть жидкости переплеснулась из одной половины бака в другую, насос ее захватил, и в три приема, давясь пеной, по градусу, по два, таки вытолкал закрылки на 26 градусов! Это их и спасло. Стрелка отошла от критического сектора, и самолет полетел. Со снижением, на номинале, – но полетел, и на скорости, приемлемой для приземления!

С обратным курсом у них не получилось, высота была слишком велика: 900 м за 10 км, и они вынуждены были пройти рядом с полосой, выполнили блинчиком спаренный разворот и, держа скорость побольше, зашли по глиссаде и приземлились на скорости 310, на газу. Включили реверсы, и потихоньку, полегоньку, капитан стал подтормаживать аварийно, помня о том, чтобы не снести колеса резким торможением. Ветерок был чуть боковой справа; ну, пока руль направления был эффективен, удерживали ось, а уже на скорости 120 самолет стало тянуть вправо. Капитан потянул левую рукоятку до упора, но уже стравилось аварийное давление в гидроаккумуляторе. Выкатились на 20 м вправо, не доехав 140 м до того торца.

Абрамович наградил экипаж денежными премиями: капитану 5 тысяч, экипажу по 3, проводникам по тысяче. И на капитана представление к государственной награде. Олег Пономарев молодчина.

Делаю выводы для себя. В подобной ситуации, зная, что закрылки не работают, я бы разгонял скорость со снижением и садился бы с чистым крылом, выпустив предкрылки. Но скорость касания была бы где-то под 400, и вряд бы мне удалось не выкатиться… аж до ближнего привода. А Олег боролся до конца – и победил.

Может, конечно, там остатки давления еще были. Может, бортинженер подсказал, что уровень еще есть. Что-то же толкнуло его попробовать закрылки. Да и приучены мы.

Что же думают об этом случае в управлении?

А там катят на экипаж телегу. Мол, видя, что падает давление, они включили насосную станцию 2-й гидросистемы и подключили ее на 1-ю, чего делать по РЛЭ категорически нельзя и что привело к выбиванию через дырку в шланге еще и жидкости из 2-й системы.

Но этого не докажешь: не пишется.

Наша компания стоит на своем: высвистеть жидкость помог наддув бака, да еще отсос через порванный шланг. Сосуды-то, мол, сообщающиеся.

После посадки в первой половине бака осталось 7 литров, а во второй – 16.

Перечитывая свои записи, я еще раз проанализировал и срабатывание АУАСП в Мирном летом на тяжелой машине, и зимой нынче на легкой, когда у нас с Сергеем совпал порыв с взятием штурвала при достижении высоты круга; потерю скорости мы, правда, допустили до 340, и я как раз сунул закрылки, но сирена таки рявкнула.

То есть: и зимой, и на легкой машине, при совпадении нескольких факторов запросто можно выйти на угол сваливания. Запросто. Что ж тогда говорить об аварийной посадке с максимальной массой, в жару, да еще с чистым крылом, как у Пономарева.

И я еще сомневаюсь – я, старейший капитан, пролетавший на этом типе 22 года и имеющий возможность сравнивать поведение «бешки» и «эмки». Что ж тогда говорить о владивостокских ребятах, которым эти нюансы были вообще неизвестны, либо они на них не обращали такого внимания.

Короче, Вася, помни: не дай бог придется заходить с чистым крылом – она не летит. Все на газу, вплоть до взлетного режима, и – до самого касания.

Пономарев, может, интуитивно понимал это, видимо, учитывая жару. Жарко – не должна лететь, давай номинал! Но прежде все-таки отодвинуть угол атаки от критического. Рука сама сработала.

Нет, молодец парень, с хорошей интуицией и хваткой. Видно птицу по полету.

31.07. Кончается этот бесконечный июль. Хотя, казалось бы, что в нем бесконечного: месяц явно холодный. А вот такое ощущение.

И налетал-то всего 45 часов. И в рейсах не сидел. И в деревне наработался в удовольствие.

Но весь месяц прошел под впечатлением этой катастрофы и в размышлениях. Очень уж неординарная, нелогичная, непонятная катастрофа. И это добывание крупиц информации из ящика, где пронырливые борзописцы путают третий круг с третьим разворотом, а министр Шойгу предполагает, что при отказе трех двигателей самолет должен непременно упасть на хвост.

Но и ознакомившись с результатами расшифровки, поражаешься. Почему был завален крен до 48 градусов? Зачем? Какой разумный летчик при элементарном срабатывании АУАСП, находясь в развороте, будет еще больше заваливать крен? Ведь мы луплены нещадно за малейшее мигание табло предельного крена. 45 градусов – это уже глубокий вираж, перемена рулей. А эти пацаны и в училище-то его не делали, не нюхали. Так почему?

Ну ладно, второй пилот завалил, пересилив автопилот. Но что руками в это время делал капитан? Руками! Ведь все-таки у человека 10 тысяч налета-то было.

Не поворачивается у меня язык, по зрелом размышлении, так вот, в лоб, обвинять экипаж в непрофессионализме. Что-то там

было. Как был тот Ту-95 под Хабаровском. Врать у нас умеют. Ну не хочется мне верить Клебанову, что все элементы конструкции разрушились только в результате удара о землю.

Но и какая логика в предположении, что оторвался закрылок или там элерон, уже в крене, и что это помогло самолету увеличить крен? Логики в этом нет, потому что тогда летчик автоматически вывернет штурвал против крена. А они кратковременно пытались убрать – и тут же увеличили до 48, а потом хватанули до пупа.

Если, конечно, верить расшифровке в интерпретации Клебанова, а затем и наших московских начальников.

Я не подвергаю сомнению одно. Это то, что экипаж допустил принципиальную ошибку именно по своей неопытности в полетах на Ту-154М: не выпустил закрылки сразу после выпуска шасси. Дальше уже наложилось. И даже если что-то отвлекло, заняло, вырубило экипаж из контура полета, то рука… рука должна сама сработать, как сработала она у Олега Пономарева.

Есть еще одна версия: при полете во втором режиме для исправления эволюции требуются обратные действия рулями. Может, и правда, они осознанно отклонили штурвал в другую сторону?

Но у них, во-первых, до сваливания еще не дошло. А во-вторых, это же как на дельтаплане: действия там обратные. А у нас руки приучены намертво к прямым действиям: левый крен исправляется штурвалом вправо! Нет, тут что-то другое.

Во всяком случае, центр внимания расследования теперь переключен на неадекватные действия второго пилота. Хотя надо бы еще и еще раз спросить: где в это время были руки капитана? И где была его голова?

В Норильске, когда на заходе упал Ан-12, пилотировал его тоже второй пилот. Это как раз тот случай, когда опытный, волевой, самоуверенный правый летчик подавляет безвольного, слабого, неуверенного в себе капитана. И волею судьбы второй пилот остался жив, хоть и калека, – теперь пожинает плоды своей самоуверенности.

2.08. Вчера перед вылетом на Самару коротал время в штурманской, травя баланду с коллегами.

Зашел разговор об иркутской катастрофе. Все в сомнениях; версии, домыслы…

Незаметно в разговор вмешался человек в черном костюме, скромно сидевший в уголке; видать, летчик не из нашей

компании.

По скупым, весомым репликам, по высококультурному техническому языку стало понятно, что летчик не из рядовых; потом он проговорился, что работает летчиком-испытателем ГосНИИ ГА. Рассказал, между прочим, как они падали в Омске на Ан-70, когда у них не зафлюгировался винт 3-го двигателя, а от тряски сработал ложный сигнал отказа 1-го двигателя, и они на двух моторах, с авторотацией, кое-как упали в поле, разложили машину, но сами остались живы.

Я подсел к нему, и мы разговорились, да так, что уже и принимать решение на вылет пора, а мы все не расцепимся.

Все-таки та аудитория, в которой мне приходится контактировать с коллегами, мягко говоря, не тянет на интеллектуальное общение. А тут получил истинное наслаждение.

По иркутской катастрофе он согласен: закрылки бы спасли положение. Мало того: собираются менять РЛЭ: теперь закрылки будут выпускаться перед выпуском шасси. И все проблемы отпадут.

Вопрос: почему действия экипажа неадекватны? Судя по положению органов управления самолетом, они экипажем как раз были отклонены на ввод в плоский штопор: штурвал до пупа на себя, отклонен вправо до упора, левая нога полностью вперед. Комиссия копается в нюансах.

Заговорили о школе. Да, у владивостокских опыта нет, и те три тысячи налета на «Ту» у капитана не дали весомой отдачи. Да еще этот наш дурацкий авиагоризонт, не позволяющий правильно определить пространственное положение самолета при крене более 45 градусов.

Испытания с разными экипажами показали, что при потере пространственного положения летчик инстинктивно, и в первую очередь, тянет штурвал на себя, а уж потом глядит на крен.

Но кто завалил их в крен?

Я рассказал ему о случае с Пономаревым. О второй гидросистеме, которую высвистело…

Э, нет – там стоит обратный клапан!

Значит, все-таки подключал бортинженер вторую систему на первую…

И тут в штурманскую пришел человек, знающий ситуацию, и сказал: Абрамович бортмеханика застращал, и тот признался, что таки подключал. Вот в чем причина отказа второй гидросистемы!

Что касается падения Ил-76 в Москве, то там однозначно перегруз. Ну, еще и туман. Бежали-бежали, бежали-бежали, конца

полосе не видать, но и неизвестно, сколько еще той полосы осталось. Капитан опытный, 57 лет, проверяющему 60. И все равно очко сыграло… подорвали… А она ж так не летит. Полон кузов стеклопакетов; другой груз бы не влез, а компактное стекло вошло; его прикрыли там всякой парфюмерией… Заказчик там всегда подписывает загрузку 60 тонн, хотя по РЛЭ можно брать только 40; да еще топлива туда и обратно…

С работой этих мелких авиакомпаний все ясно: они выживают только за счет работы на грани риска и смерти.

Вообще в разговоре мы пришли к выводу: у правительства нет цельной концепции развития нашей авиации… да и всего государства. Нахапать и ухрять.

Заикнулся я о своей тетрадке, что у Фуртака. Он заинтересовался. Видимо, заинтересовал его я, ну, как личность; ну и захотелось ему прочитать, что ж эта личность там накорябала. Вот бы прочесть… хотя бы один экземплярчик… это ведь недорого стоит – отпечатать сотню-другую брошюрок…

Да зайди сам и попроси у Фуртака. Сам себе думаю: подтолкни его…

Тепло расстались; он полетел с Остановым на Сочи, а мы пошли на свою Самару.

Полет спокойнейший; посадки нам с Олегом удались. В Самаре садились при +29, взлетали при +32, аккуратно.

На обратном пути запустил в кабину детишек… по внучке, что ли, соскучился. Папы и мамы с фотоаппаратами рвались в кабину – да пожалуйста, только повнимательнее, сфотографируйте детей, будет им память… Люди довольны.

Штурман Максим Кушнер, наш с Филаретычем крестник, еще в училище стажировался у нас. Ну, волчара. Благодарил нас за школу.

Бортинженер Игорь Шорохов, из 1-й АЭ. Проверял его инструктор из Ульяновска, на допуск к инструкторской работе; да что там проверять, формальность. Довезли человека до Самары, проведя время в дружеской беседе. На прощанье Игорь преподнес ему позвякивающий и булькающий пакет. Расшаркались.

Ну, это бортинженер, не чета иным. Все делает мгновенно. Решения быстрые, правильные; на себя кое-что берет не задумываясь.

Ночью он развез нас по домам. Я набил себе синяки на боках – так он мотает машину. Водит очень резко и агрессивно, но точно. Ну он и по жизни такой. Пожалуй, пилот бы из него получился… но только истребитель. Однако кто на что учился.

А вот как бортинженер в экипаж он бы мне подошел.

Ну, губу раскатал…

3.08. Когда я задал испытателю вопрос: можно ли было Падукову сесть на лед Байкала, – человек, подумав, сказал: можно… теоретически. Но экипаж, придавленный чувством вины, был в шоке и рефлекторно стремился к одному: сесть любой ценой. Синдром «держи козу» сузил мышление и загнал его как бы в туннель.

Ну а если к этому психологически себя подготовить заранее?

Он привел пример, когда у его коллеги на Ан-24 полностью отсоединилась тяга управления улем высоты. Так там же есть триммер! Вот именно. Будь у нас простейший триммер на руле высоты… А так придется – как на авиамодели.

В полете я все продумывал варианты действии при отказе гидросистемы с уходом жидкости. Обычно отказ происходит вследствие каких-то манипуляций: уборка-выпуск шасси, закрылков, когда в системе резко скачет давление. При этом рвется там, где тонко. На эшелоне вероятность отказа меньше.

Значит, если откажет после взлета, то первое – обеспечить возможность посадки. Сбросить скорость, выпустить механизацию. Шасси – дело второе, их можно выпустить тремя способами от трех разных гидросистем, и нет нужды беспокоиться. А вот закрылки надо успеть выпустить – от них зависит жизнь в таких случаях, как у Пономарева.

Наибольший расход жидкости получается при уборке шасси – 8 литров уходит из бака. Система же выпуска закрылков закольцована. Даже при утечке из системы есть вероятность, что они, хоть по одному подканалу, но выпустятся, и из того, подтекающего подканала вся жидкость не успеет выскочить.

Ра-56 – мощные потребители, но не количества жидкости, а давления. Если остается одна гидросистема, их надо выключать обязательно, ибо они, снижая давление, сами себе усугубят критическое положение. Это оговорено в РЛЭ. Мне как капитану не надо лезть в дебри кишок, а требуется просто понимать взаимосвязи.

Ну а при отказе всех трех гидросистем?

Ничто сразу и резко не отказывает. Практика показала, что такой случай всегда связан с пожаром 2-го двигателя. Помимо экстренного снижения на полосу надо успеть погасить скорость и выпустить закрылки на 28, чтобы стабилизатор успел отклониться от нуля. В нем, в стабилизаторе, заключается спасение. Будет гудеть сирена – к этому надо быть готовым… и

хорошо, что загудит: не забудешь выпустить шасси.

Но в первую очередь – закрылки. Пример Пономарева должен настораживать: на тяжелой машине он преждевременным выпуском шасси усугубил положение, ухудшив качество самолета. Здесь лучше выпускать шасси уже в глиссаде.

И немедленно после выпуска закрылков стриммировать, сбалансировать машину до состояния «сама летит». В этом тоже спасение. Стриммированная машина, даже когда застынут рули, только становится подобной авиамодели – но таки летит сама. А стабилизатор, отклоненный хотя бы на полтора градуса, дает возможность подправить балансировочный момент в совсем уж критической ситуации. Дальше, возможно, пойдет работа с перемещением пассажиров по салону. Хотя… сдвинешь ты того пассажира с места, особенно когда надо быстро. Так что на перемещение вряд ли можно рассчитывать. Уж лучше пусть пристегнутся и замрут.

Что касается пожара, то главное: железо – не горит. Главное – перекрыть именно тот пожарный кран. Двигатель погаснет сам, когда выгорит пролившееся топливо.

Капитану в такой ситуации не стоит отвлекаться на такие мелочи как то, что твоя задница горит. Пусть за это переживает бортинженер. Вот этот психологический момент очень важен. Все внимание капитана – на сохранение продольной устойчивости. А все остальное – потом.

У Фалькова горело потому, что в суете и массе противоречивой информации с приборов и светосигнальных табло бортинженер не перекрыл пожарный кран. А у Падукова закрыл – и погасло.

Значит, главное внимание при отказе гидросистем надо обратить на темп ухода жидкости. Немедленно гасить скорость и выпустить механизацию, сбалансировав триммером по продольному каналу. Даже при утечке в системе уборки-выпуска закрылков надо понимать, что течет-то один подканал, а второй работает, хоть и медленнее. А если течет немного, то и текущий подканал будет прихватывать жидкость и работать.

Важно понимать роль насосных станций и не усугубить положение, включив ту, которая связана с подтекающей гидросистемой.

Тормоза и управление передней ногой – дело десятое. Только помнить о том, что рычаги аварийных тормозов надо тянуть и тянуть, не отпуская, чтобы не стравить раньше времени давление азота, а только регулируя их натяжение адекватно тормозному усилию. Опыт тренажера здесь не поможет. А реального опыта аварийного торможения у меня нет. Но надо хоть в уме заранее

проиграть эту ситуацию перед приземлением, с учетом ветра.

Кого я поучаю? Все это я знаю, и раньше знал. Правда, приоритеты нынче я расставляю чуть иначе.

Просто я стараюсь утрясти в себе и уложить в систему знания на случай аварийной ситуации, с учетом свежего опыта своих коллег. От ситуаций, правда, бог меня милует. Но самолеты-то стареют…

Для молодых важно не запутаться в той массе знаний, которая давит на мозг. Они не знают, за что хвататься. А я пытаюсь осмыслить и, может, как-то потом выразить, передать опыт. Душа-то болит.

10.08. Был в конторе. Пришла куча бумаг, приказов и т.п., ознакомился, расписался.

В главной радиограмме, о четырех листах, касающейся положения дел в мелких авиакомпаниях, на примере проверки «Владивостокавиа», сделан вывод: нельзя винить погибший экипаж, потому что это не вина его, а беда. Не научились летать начальнички – не научили летать и экипаж.

Десять пунктов, по которым определяется уровень работы любой компании, в этой – нарушены на все сто процентов. Не выполняется ни один.

Прямо говорится: запись о том, что данный экипаж прошел занятия по действиям при сваливании, выглядит кощунственно. Комэска не имеет инструкторского допуска на Ту-154. Ну и т.д.

А я что говорил. Это и есть результат целенаправленного разрушения авиации в стране.

16.08. Домодедовский рейс удался без сучка и задоринки. Молодого штурмана Игоря Арбузова проверял старый волк Валера Статовский. Я ни с тем, ни с другим ни разу не летал, поэтому старался, и посадка удалась бабаевская. Назад из Москвы довез Олег, ну, чувство оси у него еще не выработалось, а так все в норме, будем работать. Главное, садится-то на ось, но перед этим, на глиссаде, отвлекается и теряет тенденции курса, а это чревато.

После полета провели обстоятельный разбор. Валерий Павлович весь полет молчал и не вмешивался, а после полета спокойно, доброжелательно, прямо-таки по-садыковски, разобрал ошибки молодого штурмана, который, кстати, неплохо овладел искусством навигации, но еще не определился в приоритетах. В

общем, все мы понравились друг другу.

Назад мы везли из Москвы два экипажа: Потапова и Левченко. Боря просидел весь полет у нас в кабине; говорили об общих для нас с ним строительных делах. Когда я разбирал, в общем-то, пятерочную посадку Олега, Боря не удержался и вставил свое коронное «посадка должна быть рабочей», на что я решительно ответил, что посадка должна быть интеллигентной и оптимальной, а значит, красивой. Нынче же вышла просто добротная: для проверяющего высокого ранга – отлично, но для линейного второго пилота… есть еще поле деятельности над собой.

Потом шли с Олегом и Игорем по ночному перрону и беседовали о нюансах и интуиции.

Вот ради них-то я, в общем, нынче и летаю. Может, они подхватят, а нам с Борей, старикам, пора уходить.

В штурманской массовое столпотворение слетевшихся с веера экипажей… рука устала здороваться. Тут же почему-то старик Селиванов. С радостью поздоровались, поговорили, вспомнили покойного Шилака… Мы-то для него мальчики: я и Гена Ерохин; – а ведь нам уже под 60.

Не хотелось уходить. Что-то я прикипаю к нашей атмосфере… как бы не затосковал на пенсии.

Вчера понадобилось нам занять 11600, потому что на 10600 уж очень болтало по верхней кромке, да не так, как обычно, когда кабина подпрыгивает в вертикальной плоскости, – а как собака треплет попавшую в зубы тряпку: из стороны в сторону. Вес и температура за бортом позволяли, но машина после 11100 зависла и еле лезла по два метра в секунду. На таком вот добре мы летаем, что два двигателя из трех не выдают номинал. Но таки вылезли – и встала крестом: М = 0,78, приборная скорость 450; все замерло и не растет. Ждал я, ждал, а тут Володя и говорит: а давай я установлю не по УПРТ, а по оборотам, чтоб был номинал, 92,5. Установил – пошел разгон, машина переломилась, углы атаки уменьшились, и М быстро выросло до 0,85.

Все летчики на это жалуются, пишут, а техмоща отписывается, устав регулировать зарегулированные, затраханные наши моторы.

А то, что я на потолке вынужден ставить практически взлетный режим – кому это надо.

Нет, надо уходить. Этот годик проваландаюсь, без особой нагрузки, до лета, а там… залью тлеющие угли.

Старые боевые подруги, с которыми так плясалось год-два

назад, стали смурные и неинтересные. Да, было времечко, два лета, но все это приелось, ушло, осталось лишь в уголках памяти. Иных уж нет, а те далече… И все больше и больше летает с нами молоденьких девчоночек – да это ж их дети! И они меня не знают: ну дед и дед.

Не ищи своих ровесниц в толпе привлекательных женщин. Твои ровесницы – бабушки в платочках.

18.08. Вечером приехал на вылет в Сочи. Благовещенский рейс задерживал весь веер на три часа; толкались в штурманской, но я таки решил отдохнуть пару часов в переполненном профилактории. Нашлась комнатка, где я, впервые в жизни, на перекошенной пропеллером койке, сладко проспал, и не зря.

До Сочи долетели спокойно. Я взлетел с весом 104 тонны, чувствуя на штурвале чугунные руки Сергея Пиляева. Ну, показал ему полет без сучка и задоринки. Так же и сел, заранее напрягшись в усилии перебороть проверяющего. Переборол. Манеры пилотирования, а пачe, приземления, у нас явно разные. Серега все ворчал, все ему чуть не так, попарывал старого разгильдяя-штурмана, у которого полет получился шероховатым. Погода звенела.

Пошли в АДП, подписывать на Домодедово. Такой этот рейс: долетаем до Москвы, там ночуем, а завтра назад в Сочи, здесь сутки сидим, потом домой.

Но оказалось, нам посадка в Шереметьеве – указание Абрамовича, производственная необходимость.

В Сочи жара, мы все в мыле; пассажиры возмущены: их-то встречают в Домодедове… Пришлось оправдываться перед ними и просить, чтобы не спускали полкана хоть на ни в чем не виноватых проводниц. Ну, уговорил.

В Московской зоне нас помурыжили-повекторили, как в старые времена. Не воткнуться в эфир, этажерка самолетов… отвык уже я. Но таки вывели нас к третьему на 247. Заходил я в директоре и все сучил газами: то ли воздух слоеный, то ли еще что, но скорость не держалась. Даже раз затащило на точку под глиссаду, уже перед ВПР. К торцу все было в норме, я, упершись в штурвал изо всех сил, преодолел стремление Сереги добрать на метре, прижал, выждал, хорошо потянул, замерла… скомандовал «Реверс включить!» Сергей заворчал: какой реверс… она же еще… Я ответил: включай, включай, она уже… Бабаевская посадка. Ну, знай наших.

Утром задержка с питанием. Пока ждали, когда представитель разберется, делать было нечего, и мы с Сергеем

перемыли косточки всем пилотам нашей эскадрильи: кто чего стоит. Пиляев изучил нас всех, он же не вылезает из кабины. И хоть и ворчун он старый, и перестраховщик, но он на своем месте, надежнейший пилот, нужный человек, и я прислушиваюсь к его мнению.

То, что у нас с ним разные манеры пилотирования, не мешает нам уважать друг друга и понимать, что мастерство многолико, а важен конечный результат многолетней работы над собой.

27.08. Проснулся затемно. Тихо играет музыка, а я уютно устроился под лампой и пишу себе.

Работа над рукописью остановилась. Это для меня характерно: начну и брошу. Но что-то подтолкнет – снова продолжу, с еще большим рвением. Пишу-то для души, а не для публики.

И начинают глодать сомнения, похожие на те, что испытывает стареющий мужчина, домогающийся молодой привлекательной женщины: а вдруг… даст? Что делать с нею?

Вот-вот. Важен сам процесс домогания. А что делать, если дойдет до издания? Господи, сколько будет волокиты, нервов, расходов – и зачем? Чтоб потом тебя на всех углах склоняли. И зачем мне эта сомнительная популярность. Трофимов вон издал своё. А теперь наверно сам не рад.

У меня три варианта: писать главу «Власть», либо «Спешка», либо «Каторга». Все три – тяжелые.

Идея главы «Власть». О единоначалии. О затирании человека и ломке судьбы. О самовластье. О коррупции. И обо всем этом в комплексе – с этической точки зрения. А по существу: кто они, властные люди в авиации? На что они употребляют свою власть, свой авторитет, свой профессионализм?

Потребителю важна безопасность. Но и кухня некоторых интересует. А некоторых даже этика.

Мне же хочется в этой книге показать, как сложно мастерство и сколько на пути рогаток. Но главная-то идея нравственная. Ривьер не дает мне спать спокойно.

Глава «Спешка» – чистая кухня. Но писать ее с налету не могу, надо покопаться в материале. Там получится много картинок. Идея же проста: мы постоянно работаем вы условиях острого дефицита времени и все время лезем в ущелье, из которого возврата нет – только вперед.

За «Каторгу» боюсь и браться. Тема бесконечная. Хотя я в своих дневниках отвел ей предостаточно страниц. Что ли – привести записи тех времен как есть? Нагляднее не покажешь, кто вас везет в начале сентября.

Но ведь все это в прошлом. Хотя в СиАТе и сейчас вылетывают по 100 часов в месяц.

Нужно хорошо показать, что летчики тянут каторгу и за ту копейку, и потому, что не вырваться из системы. Показать безысходность.

Тем временем лето-то кончилось. Прямо скажу: от слишком сильного зноя я не страдал, хотя, конечно, были моменты. Сами полеты меня не утомляют, но и особого удовольствия не приносят. Все рушится – хотя у нас в Красноярске вроде бы возрождается… но какой ценой! Дома-то не живем. Ну, меня, старика, жалеют, поэтому я все больше дергаю смычки за бугорок. А люди не вылезают из длинных рейсов. И на зиму Абрамович предупреждает: не расслабляйтесь! Рейсы все обещаются с долгим сидением.

Ну, зиму-то я пересижу в Олимпийце. Это моя любимая работа – дергать Норильски. Хотя… и это приелось. А там уже весна, проблема с уходом Нади на пенсию. Дотянуть до июня, и если не хватит сил, уйти в отпуск раньше, чтоб в жару уже не летать. И все.

Каждый полет – в новом составе экипажа. Это отбивает охоту работать. Буквально: вот у тебя то и это не получается… да провались оно – завтра полечу уже с другим. И планка требовательности к ребятам понижается.

Да и вообще стало у меня заметно равнодушие к полетам. Сам-то я слетаю. А как работают другие… стерплю.

Красивая работа слаженного экипажа кончилась.

Тлеют угли. Еще иной раз пробежит по седеющей поверхности малиновый блик, и снова пепельная седина густо покрывает потрескивающие кусочки. Вдруг вспыхнет где-нибудь с краю пламя… язычки бессильно помечутся в неуверенном танце и пропадут. И вновь малиново светятся угли, и вновь затягивает их сивым пеплом.

Костер угас.

2.09. День рождения встречаю в Олимпийце. Сидим вдвоем с Лешей Конопелько. Пиляев в отпуске, и Леша теперь вместо него. Цель полета – официально проверить, как летает второй пилот

Бугаев, а то ведь крен недавно завалил аж на два градуса больше разрешенного. Ну, Олег слетал отлично; посмеялись. Я сидел за спиной, читал газеты, Везли туристов «Миттельтургау», которых мы с Колей в свое время катали-перекатали на Байкал.

Назад лететь снова в ночь, но мы поспали, и уже не уснуть перед вылетом. Леша читает мой опус, а я – «Маленького Принца». Глава «Власть» что-то пока не пишется.

Вот Леша сейчас – и есть эта самая власть.

3.09. В день своего 57-летия я дал молодому пилоту-инструктору Леше мастер-класс. Он сидел за спиной и наблюдал. Запоем прочитав мою первую тетрадь, он получил наглядную иллюстрацию: как ЭТО делает Ершов, который хвастается своим мастерством.

Ну что ж: я приобрел еще одного верного сторонника красноярской школы. Он в восторге.

Ну так подхвати же знамя.

Отдал ему вторую тетрадь. Пусть не спеша прочитает, а я подожду. Пока надо обдумать, как все-таки построить главу «Власть».

Леша говорит, что если бы удалось это издать, он первый купил бы книгу, и жене бы дал почитать.

Все, кто читал, выражают одну мысль: так о летной работе никто не писал – а все здесь чистая правда. Надо искать спонсора.

5.09. Хожу как вареная муха. Три ночи без сна сказываются. Но эту ночь я спал по расписанию, и вроде выспался. А вареный.

Полет на Читу удался прекрасно. Все по расписанию, погода звенела, я дал созревшему Олегу заход в Чите, и он вполне справился.

После выравнивания мы со штурманом Володей Зуйковым увидели птицу, неторопливо летящую над бетоном. Я сказал: щас ворону поймаем…

Володя зорким охотничьим глазом опознал орла. Сели, зарулили – точно: попал в правый закрылок, помял носок, маленькая трещинка, пух, кровь…

Так, ребята. Если раздуть это дело, то задержка минимум на сутки: пока снимут да отремонтируют закрылок… заплатка в две заклепки… да пока отпишутся… оно нам надо?

Договорились с техниками. Опасности никакой, закрылок практически цел.

И тут подъехала машина РП. Ребята, мы нашли на ВПП

мертвого орла. Вы сшибли? Мы. Будем раскручивать или нет? Конечно, нет. Повреждений практически нет; долетим до дома, там отпишемся. Договорились.

Здесь молодой, но уже опытный бортинженер предварительно подошел к капитану, посоветовался с ним, собрал консилиум старых технарей. Да, он читал в РПП, что это инцидент, что надо оформлять все по правилам… инспекция, бумаги… Но польза от этого будет только наземным Ривьерам. А нам надо закончить рейс. И разногласий по этому поводу у нас нет.

Систематизируй ты, не систематизируй, а случаи столкновения с птицами были и будут. Случайный орел залетел – и столкнулись на посадке. А могли столкнуться, допустим, на взлете. И какая разница. А дома при послеполетном осмотре – и обнаружили. И записали. Все чин чином.

И прекрасно долетели домой. Идеальный заход с прямой. Все прекрасно.

10.09. В Норильск слетали спокойно. Я дал Олегу посадку на пупок, особо оговорив протяжку. Ну, вроде он понял. И потом долго валялись в самолете, ожидая вылета по расписанию: летим домой пассажирами. Весь полет просидел над кроссвордами и не заметил, как пролетело время.

Вчера Олег тоже удачно сел в Красноярске, притер на скорости, и я был счастлив.

В штурманской устал пожимать руки: все знакомые, все старики, давно не виделись…

Кстати, собрал дедов-капитанов и таки выяснил перипетии истории с Пономаревым.

Они же расплевались с бортинженером после этого случая. Тот взял на себя вину, чтобы вроде как выручить самолет от расследования и избежать убытков: наговорил на себя, что по глупости сам высвистел вторую гидросистему…

Но командиру-то за инцидент, за слабую воспитательную работу, за непрофессионализм члена экипажа – досталось рикошетом… а уже ж было дырочку под орден провертел… Этическая проблема.

Однако старики в голос, хором сказали: хоть тот бортмеханик и самый старый, но и самый глупый. Он и в самом деле, по глупости своей, высвистел жидкость, да вовремя опомнился и успел сохранить несколько литров. И никакой этической проблемы здесь нет. Создал проблему, а командир ее героически преодолел.

Олега, хорошего капитана, жалко.

Однако капитан в ответе за свой экипаж.

Приказа не будет, спустили на тормозах. И, как обычно: скажите спасибо, что хоть не выпороли.

Завершилось последнее лето моих полетов. На тот год я, видимо, только чуть прихвачу июньской полетани – и кончится срок.

*****